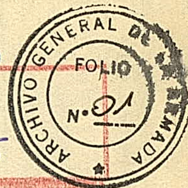
C. O. A. C.
EXPTE. INTERNO Nº Ø545

C. O. A. C.
ARCHIVO Nº 6-A-7

Fuente: Naval War College Review
NOV-DEC/82
U.S.



O.T.Nº 65/83

LA CAMPAÑA DE LAS MALVINAS

por el Capitán de Fragata Nick Kerr,
Royal Navy (R)

Puede haber pocos casos más tentadores para aplicar el aforismo que expresa que "la guerra es una continuación de la política por otros medios" que el conflicto de las islas Malvinas. Algunos citarían a Clausewitz literalmente y, sin más, deshecharían conceptos erróneos fundamentales, malos entendidos, y oportunidades perdidas en los últimos sesenta años. Pero los antiguos antecedentes políticos, diplomáticos, culturales e históricos de la breve guerra entre Gran Bretaña y Argentina por las islas Malvinas son complejos e involucran también a otros países, incluso a EEUU.

A comienzos de 1982 las conversaciones diplomáticas entre Argentina y Gran Bretaña acerca del futuro de las islas, si bien mantenidas en un ambiente de gran cordialidad, no produjeron nada substancial para los argentinos. Su incrementada inversión en las islas bajo la forma de construcción de campos de aterrizaje, suministro de combustible, educación de los niños, y aún apoyo sanitario para los isleños, parece no haber merecido ningún reconocimiento de los diplomáticos británicos.

Sin duda las presiones internas en la Argentina producidas, entre otras cosas, por una economía pobre, influenciaron los acontecimientos. Sin embargo, sería difícil determinar con precisión

qué motivó a la junta argentina para que actuase. Puede haber sido que durante la gira que el agregado naval argentino realizó por las dependencias de la Marina Real en 1982, percibiera un aire de desesperación y frustración por las reducciones ordenadas por la revisión de defensa del Sr. John Nott que se reflejaron inmediatamente en las bases de la costa. El anuncio del retiro de la Antártida del buque de patrulla de hielos Endurance también puede haber sido un factor. Cualquiera sean los factores involucrados, se tomó la decisión y los preparativos estaban en vías de hecho mucho antes de la invasión.

No corresponde a este autor decir cuándo llegó a Inglaterra una inteligencia concreta con respecto a las intenciones de la Argentina. Es verdad decir que diversos informes periodísticos tuvieron el tema que se estaba discutiendo en el Gabinete ya tres semanas antes de la invasión. Es verdad decir que cuando las fuerzas argentinas fueron finalmente descubiertas en camino a las Malvinas, pocos preparativos se habían hecho para su defensa.

Sin embargo, cuando se confirmó finalmente que la flota de invasión estaba en camino y luego, aquel ominoso viernes 2 de abril de 1982, que la invasión había tenido lugar, las opciones militares fueron revisadas. La estrategia de la base insular de la revisión de defensa de 1966 que despojaba a la Royal Navy de su antiguo poder de grandes portaviones fue inmediatamente cuestionada. Esta teoría de la base insular, presentada por la Royal Air

Force, decía que los refuerzos de tropas podían ser transportados por avión a cualquier parte de las dependencias británicas en 24 horas y en consecuencia, no se requería un poder aeronaval. Desgraciadamente, la política requería que cada isla estuviera aproximadamente a 3000 millas una de otra y que cada una poseyera una larga pista de aterrizaje. Se rumorea que en las presentaciones sobre este tema al entonces Ministro de Defensa, Sr. Dennis Healy, en 1966, la guerra de la costa occidental de Australia fue convenientemente trasladada doscientas o trescientas millas al oeste para hacer factible esta política. Sin embargo, en el caso de las Islas Malvinas, las distancias resultaron demasiado grandes.

La isla de escala de Ascensión estaba disponible y también los aviones, los Hércules, que podían atravesar la distancia, 3.800 millas desde Ascensión hasta las Malvinas. El batallón standby del Regimiento de Paracaidistas, que estaba familiarizado con el transporte aéreo, también estuvo disponible en 24 horas. Sin embargo, por motivos desconocidos a este autor esta opción fue rechazada. Por lo tanto, sólo era posible reforzar las islas por mar. Al más alto nivel, se tomó la decisión de que las islas fueran reforzadas lo más pronto posible y cuando el Ministerio de Defensa empezó a actuar, fue para enviar refuerzos.

Entonces se volvieron fundamentales factores que los argentinos no podrían haber tomado en consideración. En primer lugar, puramente por casualidad, se disponía de dos pequeños portaviones.



El HMS Hermes y el HMS Invincible acababan de completar ejercicios y estaban por otorgar licencia en sus puertos de base. Un grupo de buques, que también había terminado su ejercitación de la NATO, estaba justamente por salir de Gibraltar. Otros buques se habían reunido en sus puertos de base para comenzar el período de licencia de Pascua. Pero el montaje de la fuerza de refuerzo el jueves y viernes de esa semana, 1° y 2 de abril, los tomó antes de que hubieran salido de licencia como lo hizo toda la Brigada de Comando 3 de la Royal Marine, que estaba reunida en su base de Plymouth.

A medida que los preparativos avanzaban ese muy activo viernes, para cargar los buques de transporte y embarcar los aviones de los portaviones, se hizo evidente por los informes de las islas Malvinas que se estaba realizando alguna forma de invasión o ataque. La presencia fortuita de 2 pequeños destacamentos de Royal Marines en las Malvinas, en vez de uno como era lo acostumbrado, creó una oposición mayor que la esperada. Sin embargo no fue hasta tarde, ese viernes, que el gobierno se convenció de que las Malvinas habían sido invadidas y tomadas. Continuaron los preparativos con las mismas fuerzas y buques y básicamente los mismos planes, no ahora para refuerzo sino para invadir y recapturar. Se superaron todos los records, se hicieron volar todos los aviones, se cargaron todos los pertrechos, y se reunieron las tropas que marcharon a los buques en tiempo record. Durante el fin de semana todos los depósitos de pertrechos, astilleros, oficinas e instalaciones de transporte de

las tres Fuerzas trabajaron para completar la tarea.

El Primer Lord del Mar en su despacho del Ministerio de Defensa, transmitió un mensaje claro y conciso a todos los involucrados "Tripular y apoyar a la Flota". Luego llegó el mensaje. "No fijarse en gastos". Para el lunes todo estaba listo y la flota -dos portaviones, sus escoltas, algunos buques con armas guiadas, y los buques de asalto anfibio que transportaban a la mayor parte de la Brigada de Comando 3- zarpó de diversos puertos de la costa sud. Un flujo constante de buques de apoyo, incluso el SS Canberra, buque de pasajeros de lujo convertido en transporte de tropa con el resto de la Brigada de Comando 3 y el batallón standby de la Brigada de Paracaidista 2, también zarpó. Sin embargo, ahora que la misión era la reconquista, no el refuerzo, era esencial que los planes fueran revisados.

REVISION DE LA ESCUELA NAVAL

En primer lugar era esencial que se estableciera un bloqueo marítimo alrededor de las islas para impedir el reabastecimiento generalizado a los argentinos. Esto se logró despachando a la zona algunos submarinos nucleares de ataque y, lo que es igualmente importante, anunciando el bloqueo marítimo; la zona de exclusión alrededor de las islas Malvinas anunció la llegada de los submarinos. Sin embargo, también era necesario establecer un bloqueo aéreo y para ello los portaviones tenían que implementar cierta forma de superioridad aérea sobre las islas. Hasta que se hiciera esto, no

las tres [illegible] trasladados para completar la fuerza.

El Primer Lord del Mar [illegible] del Ministerio de Defensa, [illegible] - [illegible] los "[illegible]" [illegible] "la Flota". [illegible] el [illegible].

"[illegible] en marcha". [illegible] la [illegible] estaba listo y [illegible] - [illegible], [illegible] y [illegible] de [illegible] la mayor parte de la brigada de Comando [illegible] - [illegible] de la costa sud. La [illegible] de [illegible] de [illegible] el [illegible] [illegible] el [illegible] de la [illegible] y de la [illegible] de [illegible] también [illegible]. Sin embargo, [illegible] por la [illegible], no el [illegible] [illegible] los planes [illegible].

[illegible]

[illegible] era esencial que se [illegible] - [illegible] de las islas para impedir el [illegible] - [illegible] a las [illegible]. Esto no logró [illegible] la [illegible] algunos [illegible] de ataque y, lo que es [illegible] - [illegible] de el [illegible] la [illegible] de [illegible] alrededor de las islas [illegible] la llegada de los [illegible]. Sin embargo, también, era necesario [illegible] aéreo y para ello los portaaviones tenían [illegible] de superioridad aérea sobre las islas, hasta que se [illegible]

había posibilidad de realizar un asalto anfibio. De manera que las fuerzas anfibias fueron dejadas atrás, en la isla Ascensión, durante muchos días, lo que les dió tiempo para reagruparse, replanificar, y adiestrarse para la tarea especial que les esperaba.

Mientras la Flota se internaba más al sur se hizo obvio que las largas líneas de comunicación requerirían una muy grande cantidad de buques de apoyo para atravesarlas. Se requisaron o fletaron más y más buques mercantes, y el término STUFT, (Ships Taken Up From Trade) Buques Retirados del Comercio, se convirtió en característica de las conversaciones mantenidas a diario en el Ministerio de Defensa de Londres. Las brechas de armamento fueron cubiertas por pertrechos enviados en estos mercantes. La falta de aviones, tanto Harriers como helicópteros, significaba requisar grandes buques de contenedores, que eran apresuradamente convertidos en miniportaviones. No estaban destinados al uso operativo, sino puramente a transportar los aviones al teatro de operaciones. La escasez de Buques de Abastecimiento Auxiliares Reales, significaba que los buques frigoríficos, buques para transporte pesado, y buques talleres eran rápidamente retirados de sus usos comerciales, tripulados por marinos mercantes apoyados por grupos de la Royal Navy, y enviados al sur. Era evidente que las fuerzas de asalto eran livianas, y se reunió otro batallón, afortunadamente también de la Brigada de Paracaidistas, que se envió al sur en otro buque comercial, el ferry del Mar del Norte Norland. La ausencia de un buque hospital verdadero fue rápi-

damente cubierta requisando el SS Uganda destinado normalmente a excursiones infantiles, que fue apresurada pero exitosamente convertido en un sofisticado buque hospital en Gibraltar, tripulado por personal tomado de las Islas Británicas, y enviado al sur muy poco después del cuerpo principal.

El problema principal de las primeras semanas fue el de la logística. La falta de bases disponibles para la fuerza de tareas creó muchos problemas a los diplomáticos. Ningún país de América Latina quería tener nada que ver en primer lugar con ninguna ayuda material o apoyo, aunque muchos estaban dispuestos a abrir sus puertos para los heridos por razones humanitarias. El único país que sí ofreció ayuda fue Chile, que estaba mal ubicado para la fuerza de tareas, ya que virtualmente estaba igualmente alejado para los británicos, rodeado y separado por la nación agresora, Argentina. Los puertos de escala al sur del Ecuador sobre el lado africano eran igualmente difíciles de hallar. El reabastecimiento de combustible se llevaba a cabo en Freetown según acuerdos comerciales de larga data. Sin embargo, los países que se hallaban al sur de ese puerto, en general, no nos apoyaban. Instalaciones soberbias construídas por la Royal Navy en Simonstown, Sudáfrica, no estaban disponibles para nosotros.

Aunque es verdad que existían muchos vínculos comprensibles entre Sudáfrica y la Argentina, tanto militares como comerciales en esa época, este autor no cree que ninguna ayuda real hubiera



sido brindada o podría haber sido brindada a los argentinos por Sudáfrica. El hecho de que muchos pilotos argentinos se hubieran adiestrado en Sudáfrica fue una coincidencia desafortunada, que sin duda contribuyó a sus éxitos posteriores.

La única base de cierta utilidad para la fuerza de tareas era la Isla Ascensión. Es una partícula rocosa volcánica, aproximadamente a mitad de camino entre Gran Bretaña y las Islas Malvinas. Aunque es una posesión británica, su utilidad para EEUU en su programa espacial hizo que el aeropuerto y las instalaciones fueran arrendadas a EEUU y mantenidas por él. Su importancia como escala aérea y de reabastecimiento de pertrechos y personal fue rápidamente percibida y en realidad los primeros seis Hércules de la Royal Air Force aterrizaron allí con pertrechos y personal esencial antes de que EEUU fuera oficialmente informado. La pequeña isla con su adecuada pista de aterrizaje se convirtió en punto clave de toda la operación y muchos miles de personas y toneladas de pertrechos pasaron por allí en su camino hacia el sur y al volver camino al norte durante las operaciones. Un pequeño grupo de la Navy vigilaba el comando y las organizaciones de los elementos británicos que se encontraban allí, y el Ejército y la Fuerza Aérea crearon comandos subordinados en la isla. En el punto álgido de la operación más de 1000 integrantes de las Fuerzas Armadas británicas fueron alojados en una base aérea diseñada para no más de 200. El masivo esfuerzo de reabastecimiento de combustible que se requería para que los Nimrods AS de la RAF volaran 400 millas hasta las Malvinas exigieron

que más de 15 aviones tanque Victor tuvieran como base Ascensión e impusieron una pesada carga a este ya activo aeropuerto. Los millones de galones de combustible de aviación que usaron estos aviones, tanto para volar como para proporcionar combustible a los Nimrods fue suministrado a través de fuentes norteamericanas. Miles de movimientos de helicópteros de los buques que pasaban transfirieron pertrechos, correo y personal en forma continua. Durante muchos días el aeropuerto de Ascensión fue el más activo del mundo. Una vez organizado el tren de flota de buques mercantes que partían del Reino Unido casi a diario y ya finalmente operativo del punto de escala aérea a mitad de la ruta, había llegado el momento de volcar la atención hacia las mismas islas.

El establecimiento del bloqueo marítimo se convirtió en realidad cuando un submarino nuclear británico, el HMS Conqueror, hundió el crucero argentino General Belgrano aproximadamente a 20 millas fuera de la zona de exclusión, pero en una posición amenazadora para nuestra fuerza de tarea. Como todos los países nuevos, Argentina está llena de inmigrantes y como sucede a menudo en los países americanos, la mayor parte de estos inmigrantes provienen de Italia e Irlanda. Sucedió que entre los 300 a 400 tripulantes perdidos en el Belgrano, muchos eran de ascendencia irlandesa e italiana y esto puede haber sido uno de los factores que provocó que tanto Irlanda como Italia se abstuvieran cuando la Comunidad Económica Europea aprobó sanciones contra la Argentina.

que más de [illegible] aviones tanque Victor [illegible] como base Ascensión e impusieron una pesada carga a este y a otros parecidos. Los millones de galones de combustible de aviación que usaron estos aviones, tanto para volar como para [illegible] a los [illegible] fue suministrado a través de buques norteamericanos. Miles de movimientos de helicópteros de los buques que pasaban transfiriendo pertrechos, correo y personal en forma continua. Durante muchos días el aeropuerto de Ascensión fue el más activo del mundo. Una vez organizado el tren de flota de buques mercantes que partían del Reino Unido casi a diario y el fondeadero operativo del puerto de [illegible] cerca a mitad de la ruta, había llegado el momento de volcar la atención hacia las mismas Islas.

El establecimiento del bloqueo marítimo se convirtió en realidad cuando un submarino nuclear británico, el HMS Conqueror, hundió el crucero argentino General Belgrano aproximadamente a [illegible] millas fuera de la zona de exclusión, pero en una posición amenazadora para nuestra fuerza de tareas. [illegible] Argentina está llena de [illegible] [illegible] de [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] de [illegible] [illegible] [illegible] de la [illegible] [illegible] [illegible] entre los [illegible] [illegible] y el Belgrano [illegible] de [illegible] [illegible] y esto puede [illegible] [illegible] los [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] se [illegible] cuando [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] la Argentina.

Cuando los portaviones con sus aviones de defensa aérea Sea Harrier llegaron a las cercanías de las Malvinas, fue posible establecer un bloqueo aéreo. Con las limitadas fuerzas de que disponía el comandante de la fuerza de tarea -tenía solamente 26 Sea Harriers- no era posible establecer un bloqueo perfectamente cerrado, pero jamás ha sido posible establecer un bloqueo 100% efectivo. Se descubrió después de la recuperación de Puerto Argentino que por lo menos un gran buque de contenedores había logrado burlar el bloqueo marítimo y los aviones Hércules argentinos habían estado volando a través del bloqueo aéreo hasta 24 horas de su recuperación.

La venganza de la marina argentina por el hundimiento del Belgrano fue rápida. El ataque del Exocet lanzado por los Super Etendard de la marina argentina, contra el destructor HMS Sheffield, averió al buque tan seriamente que tuvo que ser abandonado. Felizmente, en ese momento el tiempo no era malo. Después, al ser remolcado en alta mar el casco se hundió. Su pérdida, que felizmente provocó pocas pérdidas de vida, puso en evidencia una de las peores deficiencias de la fuerza de tarea. Era la falta de alarma temprana con respecto a un ataque. Aunque las islas Malvinas se hallan a 400 millas del territorio continental argentino, estaban dentro del radio de acción de los cazas y bombarderos livianos argentinos, tanto navales como de la fuerza aérea. Sin alguna forma de alarma temprana, en tierra o aire, el comandante de la fuerza de tareas

no podía tener más que unos minutos, y en algunos casos unos segundos, de advertencia sobre un ataque. Hubo especulaciones de que fuerzas especiales habían sido colocadas en territorio continental argentino para advertir acerca de los aviones que despegaban de los aerodromos argentinos. Aún si esto fuera verdad, sus avistamientos sólo hubieran brindado un indicio acerca de la cantidad de aviones que despegaban, y no acerca de su destino ni hora de llegada.

La decadencia de la fuerza de portaviones de la Royal Navy había significado que su propia aviación AS integral, el venerable Gannet, que había prestado servicio en forma distinguida durante muchos años en la Flota, ya no estaba disponible. El reemplazante de Shackleton, el Nimrod (AEW), que fue la versión de la Royal Air Force de los aviones AWACS, no estaría listo hasta transcurridos muchos meses, si no años. El rechazo de hace unos años de los aviones AWACS norteamericanos por el Reino Unido le había provocado al Saclant de ese momento, el Alte. Isaac C. Kidd, muchos recelos; sin embargo, el Nimrod AEW, si hubiera estado disponible, hubiera sido un substituto muy adecuado. El mismo ataque contra el HMS Sheffield mostró cuán vulnerables son los buques empleados como piquete radar, si no pueden estar cubiertos continuamente con aviones CAP (Patrulla aérea de combate). Con la cantidad de aviones disponibles esta cobertura no era posible.

La táctica usada en la campaña de Kuwait de 1960, de colocar una fragata cercana a la costa, es decir, protegida por

no podía tener más que pocos [illegible], y en algunos casos [illegible] dos, de advertencia contra ataques, [illegible] de [illegible] las especiales habían sido colocadas en territorio continental [illegible] advertir la presencia de los aviones que despegaban de los aeródromos argentinos. Y si esto fuera verdad, sus [illegible] sólo [illegible] dado un limitado [illegible] de la salida de aviones que despegaban, y no acerca de su destino o hora de llegada.

La decadencia de la fuerza de portaaviones de la Royal Navy había significado que se perdía la noción de [illegible], el ve- [illegible] Gannet, que había prestado servicio en forma distinguida durante muchos años en la flota, ya no estaba disponible. El reemplazante del Shackleton, el Nimrod (AEW), que fue la versión de la Royal Air Force de los aviones AWACS, no estaría listo hasta transcurridos muchos meses, si no años. El [illegible] de [illegible] de los aviones AWACS norteamericanos [illegible] el Reino Unido le había provocado al [illegible] de ese momento, el [illegible], [illegible]; sin embargo, el Nimrod AEW, si hubiera estado disponible, hubiera sido un sustituto muy adecuado. El último ataque contra el HMS Sheffield mostró más claramente que los buques empleados como piquete radar, si no pueden estar cubiertos continuamente por aviones CAP (Patrulla aérea de combate), [illegible] la cantidad de aviones [illegible] esta cobertura no era posible.

La táctica usada por la [illegible] de [illegible] de colocar una fragata [illegible] a la costa, es decir, [illegible] por

tierra, para que actuara como estación radar de alarma, no parece haber sido considerada. Tampoco parece haberse considerado la implantación de un radar, o posiblemente una batería Rapier, en las desiertas prolongaciones hacia el oeste de la Malvina occidental. En consecuencia, la Flota no recibía alarma temprana del ataque y era forzada a mantenerse bien lejos, al este de las islas, para dar lugar a la lucha. Durante este período mantuvo un bloqueo aéreo y de superficie muy estrecho de las islas, pero como hemos visto, no completo.

La fuerza de submarinos argentina estaba correctamente estimada en dos antiguos Guppie ex-norteamericanos y dos submarinos diesel de construcción germana. Su paradero fue un misterio para la mayor parte de la gente durante la mayoría de las operaciones. Durante toda la campaña la amenaza de un ataque submarino, si bien liviano, permaneció constante. El arribo fortuito del Guppie argentino Santa Fe a la Georgia del Sur, coincidente con el ataque de la Royal Marine contra la isla, muy rápidamente dio cuenta de uno de ellos, Sin embargo, durante toda la campaña se desplegaron masivos recursos antisubmarinos y se avistaron posibles estelas de torpedos.

El objeto era retomar las islas y una vez puesto en práctica el bloqueo aéreo y marítimo lo más estrecho posible, había llegado el momento de lanzar la fuerza de desembarco. La fuerza consistía entonces de los tres comandos de las Royal Marines así



como también un regimiento logístico del ejército, un regimiento de artillería, un escuadrón sanitario y el Cuartel General de la Brigada del Comando 3 de los Royal Marines, reforzados por 2 batallones de los Regimientos de Paracaidistas. Los Royal Marines estaban acostumbrados al asalto anfibio y lo habían practicado muchas veces, tanto a nivel de unidad como de brigada durante los últimos años en los ejercicios de la NATO principalmente en el norte de Noruega, donde el terreno y el clima son similares a las islas Malvinas. Sus unidades eran adiestradas regularmente tanto en Dartmoor como en Exmoor, en el sudoeste de Inglaterra, también similares en carácter a las islas Malvinas, y en el norte de Escocia. Todo su adiestramiento es de guerra en montaña y ártica, de manera que no podría contarse con una fuerza más adecuada en el Atlántico sur en ese momento.

Es necesario explicar cuán fortuito fue que los dos batallones de apoyo pertenecieran a la Brigada de Paracaidistas del Ejército británico. La Brigada de Paracaidistas, que había prestado servicio distinguido en la II° Guerra Mundial y en acciones subsiguientes desde entonces, estaba en peligro. El rol de la tropa de paracaidismo, es decir, llevar infantes al campo de batalla por aire, había sido menospreciado en toda Europa. Aunque los ejercicios aún continuaban, la Fuerza Aérea no deseaba seguir enviando aviones para esa tarea. Como sucedió muchas veces, la Brigada de Paracaidistas corría el riesgo de ser disuelta. También es verdad que debido a su exigente adiestramiento y a su imagen dura, había producido

como también un regimiento logístico del ejército, un regimiento de artillería, un escuadrón sanitario y el Cuartel General de la Brigada del Comando de los Royal Marines, estacionados [illegible] [illegible] de [illegible] instructores de [illegible]. Los Royal Marines estaban acostumbrados al [illegible] ártico y [illegible] [illegible] [illegible] zas, tanto [illegible] el [illegible] de la Brigada [illegible] los últimos [illegible] en los ejercicios de la OTAN [illegible] de [illegible] [illegible], donde el terreno y el clima son similares a las islas Malvinas. Las unidades [illegible] adiestradas [illegible] [illegible] [illegible] como [illegible], en el [illegible] de Inglaterra, también similares en carácter a las islas Malvinas, y en el [illegible] de [illegible], [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] y [illegible], [illegible] podría [illegible] [illegible] la [illegible] adecuada en el Atlántico Sur en ese momento.

Es necesario [illegible] [illegible] que los dos batallones de [illegible] [illegible] de la Brigada de Paracaidistas del Ejército británico. La Brigada de Paracaidistas, que había [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] desde [illegible], [illegible] [illegible]. El rol de la [illegible] de paracaidistas, [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] había [illegible] [illegible] en toda Europa. Aunque los ejercicios [illegible] [illegible], la [illegible] [illegible] desearía [illegible] [illegible] [illegible] [illegible]. Como [illegible] [illegible] la Brigada de Paracaidistas [illegible] el riesgo de ser [illegible]. También es verdad que [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] y [illegible] [illegible], había [illegible]

ocasionalmente impresiones temibles, si bien no aceptables políticamente, en la situación de Irlanda del Norte. Estaban bien adiestrados, en muy buen estado físico, tenían armas livianas y en muchas ocasiones habían trabajado con los Royal Marines; ambos eran del mismo tipo.

A pesar de los 10-12.000 hombres de tropa de que disponía el comandante argentino en las islas Malvinas, no era posible vigilar todas las playas y como muchos comandantes anteriores, había dado por sentado erróneamente que la defensa de una posición clave, es decir, Puerto Argentino, era más importante y tenía más probabilidad de resultar exitosa que el rechazo de un desembarco anfibio. Había muchas opciones para lanzar un desembarco, pero la elegida finalmente por el comandante de la Brigada de Comando 3 fue el mejor compromiso que pudo hallarse. Fue esencial que todas las fuerzas estuvieran en tierra lo más rápido posible antes de que la Fuerza Aérea argentina pudiera reaccionar y atacar los buques de asalto.

El éxito del desembarco anfibio ese día no necesita adornos. No es necesario decir que se realizó sin oposición aérea la mayor parte del primer día. Cuando la fuerza aérea argentina fue finalmente alertada, sus ataques efectuados en las últimas horas de la tarde fueron desorganizados y afortunadamente ineficaces.

Al día siguiente, por supuesto, fue diferente. Los continuos ataques aéreos contra el fondeadero, efectuados entonces y durante los próximos días, fueron indescriptibles en su ferocidad, tanto de

parte del atacante como del atacado. Todas las formas modernas de la guerra y algunas formas primitivas, hasta el fuego de las ametralladoras, se emplearon para rechazar a las fuerzas aéreas atacantes. El mortífero misil Exocet no era efectivo en las zonas angostas, relativamente confinadas de las aguas de San Carlos, pero las bombas convencionales lanzadas con mortal precisión a muy bajo nivel por los pilotos argentinos, tanto de los Skyhawks como de los cazas Mirage apresuradamente convertidos, produjeron un daño devastador. Fue pura suerte que la mayor parte de las espoletas de sus bombas no funcionara. Aunque muchos blancos se lograron, se produjeron muy pocas explosiones importantes y el daño a los buques fue minimizado. A medida que más y más misiles Rapier se instalaban en tierra y cada vez menos buques resultaban necesarios para apoyo directo en el fondeadero, declinaron las pérdidas de buques y personal entre la marina y las fuerzas de desembarco. La fuerza de desembarco fue establecida en tierra, aunque a gran costo para la Royal Navy.

Desde entonces se convirtió en el clásico ataque de dos prolongaciones a través de una isla de 40 millas con muy pocos caminos, terreno atroz, y muy mal tiempo. El tiempo hermoso de los días del desembarco se convirtió en lluvia helada y aguanieve; la superficie de la isla, en su mayor parte de turba, se convirtió en un pantano infranqueable y virtualmente ningún transporte podría haberla atravesado, aún si se hubiera contado con él (1). El comba-

tiente, su rifle, su munición y sus necesidades personales, iban a pie. La suprema aptitud física de los Royal Marines y la Brigada de Paracaidistas dio resultado; los Royal Marines y los "Paras" alcanzaron Puerto Argentino.

La necesidad de sacar al batallón argentino de Goose Green dio al Batallón de Paracaidistas 2 la primera oportunidad de probar la acción real. La trágica pérdida de su comandante, el Teniente Coronel Herbert Jones, hizo tomar conciencia en Gran Bretaña, si las pérdidas anteriores no lo habían hecho, de la gravedad de la batalla terrestre que seguiría. Los detalles de la batalla terrestre no serán referidos aquí, pero el avance a saltos de rana de la Brigada de Infantería 5 del Ejército para penetrar en Bluff Cove, aunque ahorró muchas horas, si no días, de lento avance, dio por resultado la pérdida de dos embarcaciones de desembarco sumamente escasas, y muchísimas vidas. El fracaso en cuanto a despejar los terrenos altos a medida que los británicos avanzaban hacia Bluff Cove significó que la Fuerza Aérea argentina era dirigida por algunas de sus unidades del Ejército que quedaron en las colinas.

La lucha salvaje por las colinas que rodean Puerto Argentino llevada a cabo por todas las unidades, los Royal Marines, los Paras, los Guardias y los Gurkhas, y el daño continuo producido por la artillería de cañones de tierra y fuego naval, finalmente quebrantó la voluntad y el espíritu de las fuerzas argentinas en las

- -

liento, su rifle, su munición y sus necesidades personales, toma [illegible] ción. La suprema aptitud física de los Royal Marines y la brigada de Paracaidistas dio resultado: los Royal Marines y los "Paras" alcanzaron Puerto Argentino.

La necesidad de esperar al batallón argentino de Goose Green dio al batallón de paracaidistas la primera oportunidad de probar la acción real. La trágica pérdida de su comandante, el teniente Coronel Herbert Jones, hizo tomar conciencia en Gran Bretaña, si las pérdidas anteriores no lo habían hecho, de la gravedad de la batalla terrestre que se libraría. Los detalles de la batalla terrestre no serán referidos aquí, pero el avance a saltos de grupos de la brigada de infantería 5 del Ejército para llegar a Bluff Cove, [illegible] de Fitz Roy, dio por resultado la pérdida de dos embarcaciones de desembarco [illegible] esperas, y los desafortunados [illegible] en cuanto a despejar los [illegible] altos a medida que los británicos avanzaban hacia [illegible] dose significó que la [illegible] era dirigida por al- [illegible] de sus unidades del Ejército que quedaron en las [illegible].

La [illegible] por las colinas que rodean Puerto Argentino llevada a cabo por todas las unidades, los Royal Marines, los Paras, los Guardias y los Gurkhas, y el apoyo [illegible] producido por la artillería de cañones de tierra y fuego naval, [illegible] la voluntad y el espíritu de las fuerzas [illegible]

islas Malvinas. La rendición llegó inmediata y más bien, inesperadamente. La Campaña de Malvinas había terminado.

Sin embargo, la limpieza del desorden, las minas, la suciedad y el vandalismo de las fuerzas argentinas en las islas Malvinas continuará durante muchos meses y desafortunadamente, debido a la siembra indiscriminada de minas y caza-bobos, probablemente causará la pérdida de muchas vidas británicas y de isleños de las Malvinas.

Es inevitable que en una operación tan corta, apresuradamente montada, rápidamente realizada y brillantemente terminada, se hayan cometido muchos errores y que sean muchas las lecciones que deben extraerse. Este artículo no tiene por finalidad investigar esos elementos de la operación. Es necesario, sin embargo, considerar retrospectivamente lo que decía CLausewitz acerca de que "La guerra es una extensión de la política por otros medios". Sí, por cierto los argentinos usaron la guerra, la invasión de las islas Malvinas, para apoyar sus objetivos políticos y capturar islas que erróneamente consideraban suyas. La guerra fue utilizada por el gobierno británico para salir luchando de una situación imposible. Su evaluación política de las Malvinas, sólo algunas semanas antes de la operación, indicaba que no eran de interés estratégico para el Reino Unido.

Todas estas cosas son tema de una investigación de gran alcance que ha sido iniciada por el gobierno británico.

[illegible] las Malvinas, [illegible] rendición llegó inmediata y más [illegible] organi-
zadamente. [illegible] se halla terminado.

Sin embargo, la lentitud del descenso, las ruinas, la [illegible] y el [illegible] de las fuerzas argentinas en las islas Malvinas continuará durante muchos meses y desafortunadamente, de [illegible] a la [illegible] de minas [illegible]-bombas, probablemente causará la pérdida de muchas vidas británicas y de isleños de las Malvinas.

[illegible] que [illegible] terminó la guerra, [illegible], [illegible] y [illegible] terminada, [illegible] y que [illegible] las [illegible] extremos, [illegible] por [illegible] de la operación. Es necesario, sin embargo, considerar [illegible] de que "la guerra es una extensión de la política por otros medios". [illegible], la invasión de las islas Malvinas, para [illegible] objetivos políticos y [illegible], la guerra fue utilizada por el [illegible] para salir [illegible] de una situación [illegible], [illegible] política de las Malvinas, [illegible] de la operación [illegible] para el Reino Unido.

Todo esto [illegible] de una [illegible] por el [illegible] británico.

Debemos revisar la Campaña de las Malvinas en los términos bélicos y políticos más generales. Primero, todos los factores militares que afectaron los juicios argentinos. El principal de ellos es que Gran Bretaña en su última revisión de defensa en 1981 optó por un gran ejército continental permanente a expensas de una Royal Navy fuerte y bien equipada. Las islas Malvinas, y la historia de los pasados 4.000 años que se remonta a las famosas Guerras del Peloponeso, muestra la esterilidad de esta política para una nación marítima.

En segundo lugar, debe revisarse en términos militares, el rol de la Real Fuerza Aérea. La estrategia de la base insular de 1966 que condujo a la desaparición de los grandes portaviones y sus fuerzas de apoyo en la Royal Navy casi nos hizo perder en el conflicto de las Malvinas. La incapacidad de la RAF para reforzar las Malvinas a su debido tiempo y con los elementos necesarios, ante lo que ahora, analizado retrospectivamente, parece una situación que presentaba evidentes signos de advertencia, debe ser profundamente investigada. La incapacidad de la RAF para colocar cualquier forma de aeronave dentro de las 400 millas de la escena del conflicto, también deberá considerarse. Los argentinos probablemente lo hicieron antes de empezar.

El masivo esfuerzo de reabastecimiento requerido para llevar cualquier aeronave a las islas Malvinas, si bien impresionante en términos técnicos, necesita ser revisado teniendo en cuen-

ta tanto la deuda en que nos colocó para con EEUU por el combustible norteamericano y también los cientos de hombres necesarios para apoyarlo en una isla que no podía sostenerlos a ellos adecuadamente. Aún después que se hubo inyectado un apoyo masivo por mar en el área de San Carlos y los Harriers GRIII de la RAF habían sido establecidos en tierra, tuvieron que empezar un programa de adiestramiento y en muchas ocasiones no pudieron volar debido a las condiciones meteorológicas locales mientras los Sea Harriers de los pequeños portaviones continuaron manteniendo capacidades de ataque a tierra y CAP.

Cuando Lord Trenchard habló acerca de la indivisibilidad del poderío aéreo se estaba refiriendo al rol del bombardeo aéreo estratégico. Hay muchos críticos de este rol aún ahora, y un estudio de los informes de los bombardeos estratégicos de la II° Guerra Mundial indican que esta forma de bombardeo no fue tan efectiva como se pensaba. No hay duda de que este rol ha sido completamente asumido por el misil, lanzado desde submarino o desde tierra.

El requerimiento de las fuerzas marítimas y de tierra de poseer una aviación no se discute. Sin embargo, el rol de la organización de la RAF en esta campaña necesita ser minuciosamente estudiado, como también en el contexto de la guerra moderna como un todo. Los aviones con sus modernos sistemas de armas no son más que una extensión de la munición de la artillería o de la bala del fusilero en tierra, y no más que una extensión del poder naval en el

la falta de la ayuda en meteorología para los EE.UU. por el [illegible]
Norteamérica y también los vientos de [illegible]
[illegible] que no podía sorprenderlos [illegible] alto -
te. Más después que se había instalado un apoyo [illegible]
el área de San Carlos y los Harriers [illegible] de la RAF habían sido
establecidos en tierra, tuvieron que apoyar [illegible] y de noche -
tra lento y en algunas ocasiones no pudieron [illegible] a las co -
diciones meteorológicas locales mientras los comandantes de los
respectivos portaaviones [illegible] en utilizar la [illegible]
a tierra y [illegible].

[illegible] estuvo [illegible] de la [illegible]
del poderío aéreo [illegible]
estratégico. Hay muchos [illegible] de este [illegible] y [illegible] -
[illegible] de los informes de los [illegible] en la [illegible]
[illegible] que [illegible] -
[illegible]. No hay duda de que este [illegible] sido [illegible]
[illegible], la [illegible].

El [illegible] de las fuerzas [illegible] y de tierra de
[illegible] -
[illegible] de la RAF [illegible] -
[illegible], pero también en el [illegible]
[illegible]. Los aviones con [illegible] de [illegible]
una [illegible] de la [illegible] de la artillería y de la [illegible] -
[illegible] en tierra, y [illegible] del poder [illegible] en el

mar. Aún queda por verse si las revisiones de defensa futuras tendrán en cuenta esto o se permitirá que se desintegren en lo que se conoce como peleas entre las Tres Fuerzas, es decir que la Royal Air Force se ponga del lado de la marina o del ejército contra el tercero. Pero los hechos según lo demostrado en la campaña de Malvinas son importantes para la NATO; la única diferencia es que las distancias fueron mucho mayores.

En el frente político será necesario volver a estimar los valores de muchas personas. No hay duda de que el Presidente Reagan tuvo razón cuando destacó la importancia de los países de América Latina, su gran riqueza, su población y su potencial. Es importante que los países europeos, así como también Norteamérica, reconozcan esta importancia y otorguen el peso adecuado a sus problemas y a los requerimientos de América Latina exactamente en la misma forma que lo hacen con los problemas y requerimientos de Europa oriental. El único beneficiario de toda esta operación ha sido la Unión Soviética. Nosotros hemos desplegado nuestro armamento más moderno, hemos mostrado su potencial, y sus debilidades.

Para que los soviéticos no aprovechen más esta campaña es necesario establecer cierta forma de organización de tratado del Atlántico Sur. A través del Atlántico Sur pasa aproximadamente el 70% de todas las mercaderías requeridas por Norteamérica y Europa occidental. En este momento ambos lados del Atlántico Sur son extremadamente hostiles, aunque no por su culpa, a Norteamérica y

Europa occidental. La política interna de Sudáfrica no tiene nada que hacer con la opinión internacional. La humillación que ahora ha sido infligida a la Argentina sólo puede empeorar nuestra situación en el Atlántico Sur. A menos que haya una acción firme y positiva para reestablecer cierta forma de actitudes amistosas y serviciales para con los países del Atlántico Sur, de parte de EEUU y de los países de la NATO y Europa occidental, la democracia occidental perderá esa zona, con la excepción de las minúsculas y yermas islas Malvinas, para siempre.

-----...

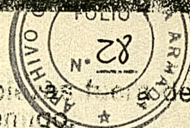
(*) Ex-alumno de la Escuela de Guerra Naval, el Capitán de Fragata Kerr se hallaba en el Centro de Operaciones del Ministerio de Defensa durante la guerra, y este artículo está escrito desde esa perspectiva.

(1) Los pertrechos pesados, las municiones y los cañones eran transportados por helicópteros.



EMILIO T. HERMS
CAPITAN DE FRAGATA (R. E.)
JEFE

MT/ggb



El ritmo del avance británico se había acelerado y sus elementos más adelantados habían alcanzado los galpones que marcan el extremos de Puerto Argentino por el ONO y otros intentaba cercar Sapper Hill, donde estaban prácticamente rodeados los restos del BIM 5 (1 Ca ref). El Cte Agr Puerto Argentino ordenó el desplazamiento del Esc Expl C Bl 10 y el alistamiento de 1 Sec OERLIKON bitubo para auxiliar el BIM 5 (—) y permitir su repliegue.

Otro Bl enemigo, al E de Wireless Ridge, atacaba a los efectivos propios que aún se sostenían en la lengua de tierra que cierra el puerto por el N.

El RI Mec 3 (—), que había alcanzado el sector O de la población, y que debía ocupar una posición de bloqueo en la zona, se encontró con gran cantidad de propia tropa, que se replegaba agotada, buena parte sin equipo, casco ni armamento, lo que prácticamente le impedía continuar la marcha y entrar en posición en ese lugar. La pequeña población estaba con sus calles principales llenas por el personal replegado, sin equipo, evidenciando total agotamiento físico y anímico, muchos de ellos sin armamento individual.

Los fuegos de la artillería enemiga batían la zona del hipódromo, así como las proximidades del Hospital Militar, la casa del Gobernador y la cancha de fútbol, las posiciones del GA 3 y las unidades en las cercanías. Fueron alcanzados algunos helicópteros propios, tambores de combustible, construcciones y depósitos logísticos. Se cortó el suministro de energía eléctrica (el de agua estaba cortado hacía 48 horas).

3) El Comandante de la Fuerza Conjunta Malvinas disponía, para continuar operando, con los siguientes **elementos de maniobra**, emplazados en el sector aún en su poder (localidad, suburbios, sector del Aeropuerto y accesos a las playas circundantes).
   - —RI 25 (—): 2 Ca I y armas pesadas en posición en el aeropuerto.
   - —RI Mec 6 (—) (+): 1 Ca I y armas pesadas - 1 Ca RI 1 "Patricios", ocupando la zona S de Puerto Argentino incluyendo parte del sector que había dejado el RI Mec 3.
   - —RI Mec 3 (—): 1 Ca y armas pesadas al Oeste de Puerto Argentino.
   - —BIM 5 (—): 1 Ca y algunas fracciones casi rodeadas en Sapper Hill.
   - —Esc Expl C Bl 10 (—): 8/10 VC PANHARD
   - —Fracciones del RI Mec 7, Ba GADA 101 e IM aisladas en la lengua de tierra al Norte de Puerto Argentino.
   - —Elementos de comunicaciones, de comando y fracciones menores, reorganizadas formalmente, la mayoría en Puerto Argentino.

   En cuanto a **medios de apoyo de fuego** disponía de:
   - —GA 3, con 8 a 10 piezas de calibre 105 mm en servicio. Imposibilitado de efectuar cambios de posición, pues los obuses estaban casi enterrados en el terreno y se carecía de medios de tracción para desplazarlos. Disponía de munición para menos de un día de combate. **Las piezas estaban prácticamente, en la primera línea**, dentro del alcance de las armas automáticas de la infantería enemiga. **No se disponía de proyectiles de 155 mm.**
   - —**GADA 601**, con la masa de sus medios en condiciones de continuar la lucha, pero con las piezas en similar situación táctica a la del GA 3.

   Es importante recordar que para entonces el GA Aerot 4 y la Ba A/IM, tenían sus piezas fuera de servicio, por efectos del fuego enemigo.

4) Por otra parte, desde el punto de vista **logístico:** A fines de mayo se había vivido una situación logística muy crítica. Un transporte naval que alcanzó Puerto Argentino el 1ro. de junio permitió aliviar notablemente la situación. Hacia el 8 de junio se volvió a insinuar una situación similar, la que nuevamente se superó por la llegada de otro transporte marítimo, que permitió elevar las existencia de los efectos de abastecimiento, de forma tal que, teóricamente, se podía apreciar que, distribuidos entre el personal, las unidades y los depósitos, se tenía en Puerto Argentino una cantidad de víveres para operar entre 10 y 15 días; **lo que resultaba condicionado por las futuras acciones del enemigo:** conquista o posibles destrucciones de los depósitos de abastecimientos. Prácticamente ya se habían perdido algunos de los principales. El de munición (en el hipódromo) y los de víveres en el apostadero naval seguramente se perderían en las próximas horas. El agua estaba racionada desde hacía 48 horas, y fuera de la población el problema del agua potable sería insolucionable.

5) Desde el punto de vista de la situación de **personal:**
   La tropa llevaba entre 45 y 72 días en las posiciones, bajo condiciones climáticas adversas. Desde el 1ro. de mayo, había soportado la creciente acción del fuego enemigo y sus operaciones complementarias, las restricciones de efectos para su alimentación y una importante parte de ella había sufrido el tremendo esfuerzo de los combates desarrollados en la última semana. El 14 de junio, la tropa en general, presentaba un marcado desgaste físico y, una parte, evidenciaba signos de agotamiento psíquico.

   Como se ha expresado, un número considerable de dispersos, se habían replegado después de los duros combates de los días anteriores, algunos solamente con su armamento individual, pero en general sin minución, carentes de equipo de abrigo, agotados por el esfuerzo y las tensiones, sin haber podido alimentarse en las últimas 48 horas.

   El ataque británico había desarticulado a los elementos defensivos y algún personal, sin la conducción de sus jefes naturales, que habían quedado en el campo de combate muertos, a heridos o prisioneros, habían convergido sobre la población, dificultando la conducción e influyendo negativamente sobre el estado psicológico del personal que se aprestaba a ser lanzado al combate.

   El comando de las Fuerzas y de la Agrupación apreciaron que la reorganización, que había sido encarada, demandaría no menos de 48 horas.

   En el último lapso de combate, las bajas alcanzaban a 127 muertos y a más de 700 heridos, a los que debía sumarse el personal desaparecido, extraviado, prisionero o cercado por el enemigo en distintos sectores del terreno de combate. **En particular las bajas de las fuerzas del Ejército,** en las islas Malvinas, son tratados más adelante.

7.7 El final de la batalla aeroterrestre

El cuadro de situación táctica, precedentemente descripto, en sus grandes lineamientos, de ninguna manera llega a comprender la totalidad de los problemas involucrados; pues, muchos de los que no se mencionan tienen que ver con la falta de unidad de comando, con la carencia de una real acción

conjunta de las fuerzas, con un "voluntarismo" que se apartaba de la realidad y, en definitiva, con la conducción política, estratégica general, estratégica militar y estratégica operacional, asuntos éstos que —como se ha adelantado en el **PROLOGO**— han sido expresamente excluidos de este trabajo y, sólo se ha incursionado en ellos, cuando ha sido estrictamente necesario para contribuir a la mejor comprensión de los hechos.

En consecuencia, todo lo expuesto sólo esclarece parcialmente la complejidad de los factores que pesaron en la decisión trascendental que el 14 de junio de 1982, adoptó el general Mario B. Menéndez, Gobernador Militar de las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur que, actuó de hecho como Comandante de las Fuerzas de combate terrestre en las islas Malvinas. Pero, conviene a la reconstrucción histórica de lo ocurrido y a su evaluación, anotar algunos antecedentes de la **gran decisión**.

El Comandante de Malvinas, no realizó ningún tipo de "junta" o "consejo", antes de tomar su resolución; pero a medio mañana del 14 de junio buscó comunicarse con el Comandante en Jefe del Ejército, para hacerle conocer la que apreciaba grave situación de las fuerzas terrestres argentinas. No logró hacerlo con el teniente general L. F. Galtieri, pero transmitió su apreciación al Secretario General de la Presidencia, general de brigada Héctor Iglesias, a quien describió la situación y le requirió que hiciera saber al Comandante en Jefe del Ejército, su proposición, para evitar el desenlace desfavorable para nuestras fuerzas, que estimaba inevitable a muy corto plazo. Esa proposición consistía en que se aceptase la resolución Nro. 502 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, lo que estimaba era aún posible. Asimismo, señaló la urgencia de las futuras decisiones y que, si bien se continuaba combatiendo, no podía estimar durante cuánto tiempo más se seguiría resistiendo organizadamente. Poco antes del mediodía, el Comandante de las Fuerzas en Malvinas, recibió un llamado del Comandante en Jefe, quien insistió en que debía continuar la resistencia, pues los ingleses también debían estar agotados. El general Menéndez, por su parte, volvió a presentar la realidad de la situación táctica que se vivía y su proposición. Sobre la posibilidad de aceptar la resolución 502, el Comandante en Jefe el Ejército fue terminante en su negativa (22).

A esta hora del día la situación había empeorado. Las fracciones del BIM 5, que ocupaban Sapper Hill, debieron abandonar la altura y se dirigieron hacia la localidad. Hacia el mediodía, el capitán de navío Melbourne Hussey, miembro del Gobierno Militar, hizo saber al Gobernador la comunicación recibida, por el radioteléfono sanitario, del comando británico para mantener conversaciones, concertando previamente un cese del fuego. La respuesta debía ser conocida antes de las 13:30 horas (23). El general Menéndez informó al Comandante del Vto. Cuerpo, y le hizo saber su intención de aceptar la invitación de los británicos, aunque trataría de ganar el mayor tiempo posible. El paso del tiempo y de los acontecimientos le impulsó a disponer, a las 13:00 horas, que se comunicara a los británicos que aceptaba la propuesta y así se acordó que, a las 16:00 horas, se realizaría una reunión en la Secretaría de Gobierno con el delegado del comando británico.

Posteriormente, un mensaje militar conjunto del Comando en Jefe le autorizó a realizar esa conversación, pero le prohibió aceptar ninguna imposición que significara un compromiso político.

A las 16:00 horas, el Gobernador Militar, acompañado por el capitán de navío Hussey, el comodoro Bloomer Reeve, recibió a los representantes del Comandante Terrestre Británico, general Moore, coronel Rose (24) y capitán Roderick Bell (intérprete). Después de conversar casi una hora, en la que los británicos hicieron varias consultas por radio, se llegó a acordar que las fuerzas argentinas en las Malvinas, se rendirían al comandante británico, respetando las siguientes condiciones principales:

—Las unidades conservarían sus banderas.

—Los oficiales conservarían sus armas mientras estuvieran en las Islas.

—La administración y gobierno de las tropas sería ejercida por sus mandos naturales.

—Se formarían grupos de trabajos mixtos para resolver y coordinar problemas de personal y logística.

—El regreso de personal argentino al continente podría hacerse en buques de nuestra bandera.

—Nuestras tropas deberían estar agrupadas en la zona del aeropuerto, pero evacuarían Puerto Argentino recién a partir del día siguiente.

—La ceremonia de firma del documento sería absolutamente reservada y sin la presencia de periodistas.

—Otras de menor importancia.

También se acordó que, a las 19:00 horas, se haría una reunión con el general Moore para firmar el documento formal de la rendición. En esa histórica circunstancia, el general Menéndez corrigió el texto presentado por el general Moore, tachando la palabra "incondicional". La propaganda británica ha pretendido restar importancia a la rectificación, e incluso ridiculizarla; sin embargo, de hecho, se cumplieron las condiciones mencionadas que, sin duda, valorizan —aunque no es un bálsamo suficiente para el dolor argentino— la afirmación del Gobernador Militar de las Malvinas de que fue una rendición "acordada" y no "incondicional".

Las autoridades, los contemporáneos y la Historia juzgarán a los comandantes que condujeron operaciones en las Malvinas y, en particular, al Gobierno Militar que actuó como Comandante de las Fuerzas Argentinas. Pero, sobre el hecho doloroso, desgarrador, de la suprema resolución, la rendición, que **nadie objetó en Puerto Argentino,** y que significó asumir una tremenda responsabilidad, viene al recuerdo una afirmación del mariscal von der Goltz: "El ánimo para asumir la responsabilidad nace de una **superioridad de espíritu**, que debe ser propia del general en jefe y que ennoblece toda su esencia. Es un sentimiento de propia grandeza **ajeno de presunción**, que eleva sobre la multitud. Puede ser innato, pero también adquirido en la escuela de la vida" (25).

(22) La conversación fue mantenida por radio, estando junto al Gobernador Militar, el general Jofre, el general Parada, el brigadier Castellanos y el contraalmirante Otero.

(23) Sobre los detalles de esta cuestión y sobre la acción psicológica británica son interesantes los datos proporcionados por la obra ya mencionada del THE SUNDAY TIMES INSIGHT TEAM, páginas 383 y siguientes.

(24) El "coronel Rose" mencionado, sería en realidad el jefe de los SAS, cuyo verdadero apellido es desconocido. Los autores de **Una cara de la moneda**, le llaman "Reid". **Cfr.:** Ob. cit. Pág. 384 y 388.

(25) **Aut. cit. Ob. cit.** Pág. 62

7.8. Las bajas de las Malvinas [26]

7.8.1. EJERCITO ARGENTINO

7.8.1.1. Efectivos

1) **Totales** (máximos) 9.804
— Oficiales 598
— Superiores 12
— Jefes 89
— Subalternos 497
— Suboficiales 1.968
— Soldados conscriptos 7.238

2) **Por ciento en el total de los efectivos**
— Oficiales 6,10
— Suboficiales 20,07
— Soldados 74,00

7.8.1.2. Bajas

1) **Totales** 1.241
2) **Muertos** 195
— Oficiales 16
— Suboficiales 35
— Soldados 144
3) **Heridos** 1.046
— Oficiales 45
— Suboficiales 161
— Soldados 840

7.8.2. **ARMADA ARGENTINA** (efectivos terrestres en Malvinas)

7.8.2.1. **Efectivos totales** 1987

7.8.2.2. **Bajas** totales 50
1) **Muertos** 16
2) **Heridos** 34

7.8.3. **GENDARMERIA NACIONAL** [27]

7.8.3.1. **Efectivos** 40

7.8.3.2. **Bajas** 8

1) **Muertos** 7
2) **Heridos** 1

7.9. **Efectivos argentinos rendidos en MALVINAS**

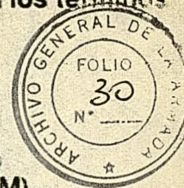
7.9.1. **En Puerto Argentino el 14 de junio** (sin contar bajas)

1) **Ejército** 6.315
2) **Marina** 1.836
3) **Fuerza Aérea** .... 200 (apróx.)
—**TOTAL** 8.351

(26) No se han obtenido las bajas correspondientes a los 1.000, que aproximadamente llegaron as encontrarse en las Malvinas. Los datos han sido obtenidos en el E. M. Conjunto

(27) Producidas en un accidente que los transportaba para cumplir una misión de "comandos".

7.9.2 En FOX y HOWARD incluidos en los términos de la rendición del 14 de junio



1) HOWARD - **Ejército** . 878
2) FOX - **Ejército** .. 870
3) Isla BORBON (Base Calderón)
- **Marina** ... 155 (BIM)

7.9.3. **Total rendición 14 de junio**........................ [illegible]

7.9.4. **Efectivos que se rindieron en DARWIN-GOOSE GREEN**

1) **Ejército** .... 881 (sin contar bajas)
2) **Fuerza Aérea** 202
3) **Total**........................ 1.083

7.10. **Bajas y pérdidas británicas**

Según fuentes británicas habrían tenido las siguientes bajas totales (incluyendo los combates aeronavales):
— Muertos 255
— **Heridos** 777
— **Total** 1.032

U$S 1,4 billones sería el costo del material, de todo orden y tipo, perdido en la guerra.

8. **REFLEXIONES**

No se considerarán las que corresponden a la conducción estratégica general y a la conducción de las estrategias contribuyentes. En cuanto a la conducción estratégica militar y estratégica operacional, solamente se expondrán las reflexiones que se entiende no pueden, ni aun momentáneamente, dejarse de mencionar por estar referidas a cuestiones íntimamente vinculadas con los acontecimientos vividos en las islas Malvinas. **Algunas de ellas ya han sido comentadas en el desarrollo de este trabajo.**

8.1. **Sobre los aspectos en que se manifestó superioridad británica.**

1) **La movilidad estratégica operacional, proporcionada por la flota y su cobertura aérea, y su movilidad táctica,** proporcionada por su casi constante superioridad aérea local y capacidad (helicópteros e instrucción) para las operaciones helitransportadas frente a nuestras tropas, prácticamente inmovilizadas, por las carencias de medios, y con menor instrucción en operaciones aeromóviles.
2) **La superioridad aérea británica en la zona de combate.** No se puede dejar de compartir la siguiente "meditación": "Los argentinos incurrieron en el error de sobreestimar la superioridad de su aviación basada en tierra respecto de los S/VTOL embarcados en los portaaviones Hermes e Invencible" [28]. Es

(28) THOMAS Milton. **Meditaciones sobre una Pequeña Gran Guerra.** **Aeroespacio** (Argentina) Nota exclusiva. Nro. 430. Buenos Aires, noviembre y Diciembre 1982. Pág. 20.



autor continúa su juicio anotando que la Fuerza Aérea Argentina concedía una apreciable ventaja a sus adversarios "al tener que usar hasta el agotamiento el radio de acción de combate de sus aparatos".

3) **En los medios para obtención de información**, sobre los que se han realizado comentarios en el desarrollo del trabajo. Pero, además, en la **inteligencia** correspondiente a los distintos órdenes de la conducción, los británicos tuvieron superioridad y la emplearon. También es evidente que se informaron e hicieron la debida **inteligencia técnica** de las características geográficas de las Malvinas, que tendrían influencia en las operaciones: vestuario, vehículos, helicópteros, artillería liviana pero de gran alcance, conocimiento de las costas, bahías, etc.

4) **Aptitud para el combate nocturno**. La comprensión por parte de los comandos británicos de que el éxito táctico podría depender de la aptitud de la tropa para moverse rápidamente en la oscuridad y con malas condiciones meteorológicas, motivo que, a buena parte de la misma, les fueran provistos uniformes mimetizados, adecuados al paisaje y a las condiciones climáticas, equipos para visión nocturna e individuales de comunicaciones, y elementos para el enmascaramiento diurno y nocturno.

Los visores nocturnos, de que disponían hasta las menores fracciones británicas, les aportaba movilidad, eficacia en el fuego y aun protección personal. Además, potenciaba el poder de combate de los elementos tácticos al permitirles los desplazamientos nocturnos. La mayor parte de la tropa tenía especial entrenamiento en el combate nocturno. Basta recordar que se trataba de paracaidistas y de comandos.

5) **Capacidad para operaciones electrónicas**. Las comunicaciones propias sufrieron interferencias y, también, los británicos utilizaron señuelos que, en los radares propios, producían la impresión de tratarse de buques y aeronaves que, naturalmente, provocaban falsas expectativas, alertas innecesarias y acumulaban tensiones en el personal.

6) **Aptitud para el apoyo logístico en general**. Representada por la inmediata disposición de barcos mercantes, de gran capacidad de transporte, que fueron requisados, sin dificultad alguna en el orden político interno de Gran Bretaña. El Jefe del Grupo Militar Británico en la OTAN reconoció que, muy probablemente, la Armada Británica y su Flota Auxiliar no hubieran alcanzado para transportar el personal y material que fue necesario, sin la participación de esos grandes barcos mercantes. Pero, además, es indudable que el comando británico demostró aptitud para la organización de ese apoyo logístico notablemente complicado.

7) **Superior material de artillería de campaña**. El cañón liviano británico de 105 mm tiene un alcance de 17 kilómetros contra 10,2 kilómetros de los obuses Oto Melara de la artillería de campaña argentina, pero, además, ese moderno material de artillería dispara una granada "Abbot" de 16 kilogramos, es decir, de casi cuatro kilogramos más que la normal del obús 105 mm Oto Melara. Los británicos dispusieron también, de radares contramorteros, de gran eficacia para la localización de esas armas de apoyo de nuestra infantería, hasta el punto que era imposible disparar, desde una posición de mortero, más de dos o tres proyectiles, **sin recibir un preciso fuego de la artillería británica**, cuyos directores de tiro electrónicos (de los que carecía nuestra artillería) aumentaban la precisión de su fuego.

Sin embargo, **solamente hubo superioridad en lo relativo a material**. La artillería de campaña argentina —como también la de defensa aérea— demostraron un alto grado de instrucción, de aptitud para el combate, de ingeniosidad y, en definitiva, de eficacia, que ha sido reconocida por todos los autores británicos que han escrito sobre la guerra de las Malvinas. "Las tropas británicas enfrentaron a una dura artillería, que dejó tirados a heridos y muertos, pertenecientes a las unidades de asalto..." (LAURENCE Charles. Corresponsal de guerra del Daily Telegraph).

8) **Equipo individual**. Durante el combate los británicos sólo portaban sus armas de dotación individual, los equipos eran transportados, por separado hacia lugares preestablecidos, mediante helicópteros. Los movimientos en avance o en repliegue los efectuaban con gran movilidad y agilidad, posibilitados por sus excelentes medios de comunicaciones que, además, les permitía coordinar las acciones separadas en tiempo y espacio.

8.2. Sobre algunos comentarios y críticas de especialistas.

Es el caso de considerar algunas conclusiones expuestas por Michael Moodie (editor-asociado de **The Washington Quarterly** y **prominente integrante del Center for Strategic and International Studies Georgetown University** (29), quien comienza subrayando la superior preparación de los efectivos británicos, lo cual es totalmente compartible en tanto se refiera a la tropa y quizá lo sea, también, en términos generales. Pero, al destacar la importancia de la logística en la Guerra de las Malvinas, el autor puso en relieve que algunos analistas han entendido y subrayado que el fracaso argentino para aprovisionar su guarnición en las Malvinas con la cantidad adecuada de munición y armas constituyó un factor crítico en la derrota final. Con acierto concede gran valor a la exitosa integración de las fuerzas británicas en la acción conjunta, tanto en la totalidad de la concepción de la operación, cuanto en el planeamiento y ejecución de operaciones específicas. Concepción y acción conjunta que, en el caso argentino, tuvo fallas que seguramente serán oportunamente señaladas. En último término el autor mencionado enfatiza la importancia de la inteligencia y, concretamente, el cuidadoso análisis realizado por los británicos **de las imágines satelitales** de los informes de pequeñas unidades para determinar el mejor de los posibles lugares de desembarco.

Por su parte, el **Diario 16** español, del 20 de abril de este año, dio a conocer las consideraciones formuladas por un grupo de expertos de las Fuerzas Ar-

(29) Aut. cit. Six Months of Conflict. Cfr.: The Washington Quarterly Autumn. 1982. Pág. 25/33.

rente, para uno conseguirlo [illegible]
[illegible] no debe desear [illegible]
[illegible] de los decisivos a [illegible]
[illegible] y su mercado [illegible]
[illegible] se vayan iniciando en los primeros [illegible]
[illegible] del mes de abril, cuando llegó a las [illegible]

Por otra parte, el ambiente [illegible] [illegible] del [illegible] [illegible] [illegible]

[illegible]

[illegible] mismos, de la que se ha hecho [illegible] que provoca interminables y tediosos [illegible] operando al mejor servicio [illegible] del Reino Unido, la experiencia [illegible] el estudio, continua [illegible] las máquinas. Actualmente [illegible] a conocerse y les importa [illegible] Es cierto que esto [illegible] que [illegible] el único que [illegible] en nuestro país [illegible] se propuso una [illegible] de la opinión pública [illegible] nacional. [illegible] exactamente [illegible] [illegible]

[illegible] un [illegible]
[illegible] criterio
[illegible] de medio
[illegible] conocimiento [illegible]

madas españolas sobre el enfrentamiento bélico en las Malvinas. En general, estas manifestaciones fueron duramente críticas, en cuanto a la falta de previsión del gobierno argentino y la defectuosa coordinación de nuestras Fuerzas Armadas; pero lo más importante habría sido —según la información periodística— una "frase lapidaria" del general Barahona: "Con 10.000 hombres dispuestos a defenderse, entrenados y bien dotados, ninguna fuerza aeronaval hubiera podido invadir las Malvinas". Aun dado los supuestos del distinguido director del Instituto Español de Estudios Estratégicos, su rotunda afirmación no es compartible. Lo menos que se puede decir es que desatiende las "advertencias" de la Historia Militar e ignora las reales características del Teatro Operacional del Atlántico Sur, que tanta influencia tienen en la defensa de las Islas Malvinas, como se ha expuesto en los puntos 3.4. y 3.5. precedentes. En efecto, la isla Soledad se convirtió a partir del 1ro. de mayo, en una particular **zona de combate**, virtualmente aislada de su retaguardia por los elementos aeronavales, favorecidos por la distancia de las islas al territorio continental argentino. Sobre la **importancia de tal aislamiento** bien vale recordar al más ilustre de los tratadistas militares españoles, Don Francisco de Villamartín y Ruíz (1833-1872)(30), quien hace más de un siglo escribió: "la estrategia se reduce a resolver el problema de **apoderarse de las comunicaciones del enemigo conservando las tropas**", como síntesis rotunda de un magistral estudio sobre el problema. Además, el mencionado general no evalua, con la debida ponderación, las ventajas británicas en todos los campos de la inteligencia y, en particular, por su significativa repercusión en el orden de la inteligencia estratégica, general, operacional y táctica.

En abril pasado, en un simposio internacional, organizado por la Universidad Hebrea de Jerusalén, en el que participaron delegados de comunicación y de institutos de estudio de las relaciones internacionales, con la finalidad de analizar el desempeño y el papel desarrollado por los medios de comunicación durante las guerras más recientes, el caso del conflicto bélico por las Malvinas fue particularmente considerado. Un periodista británico, Michael Nicholson, que estuvo embarcado en la flota británica como corresponsal de guerra, expresó juicios que destacaron positivamente el comportamiento militar argentino. Según la escueta información proporcionada por un diario nacional(31), el periodista británico **desmintió versiones sobre "desnutrición"** de los efectivos terrestres argentinos y la favorable impresión profesional que provocó en los británicos las "líneas de defensa argentinas". En este simposio varios participantes de la reunión coincidieron en destacar que, al final, la opción era **"rendición o exterminio total"** en razón de la superior disposición de medios de los británicos.

8.3. En general

1) Es un hecho que la intimación del comandante británico de la Fuerza de Tarea, el 1ro. de mayo, marcó el comienzo del cumplimiento efectivo de la misión de combate; pero una apreciación de los acontecimientos, no debe desatender que, para buena parte de los efectivos argentinos, su responsabilidad y su **psicología de combatiente** se habían iniciado en los primeros días del mes de abril, cuando llegó a las Malvinas.

   Por otra parte, el ambiente geográfico, en general, duro e inhóspito del teatro de operaciones, tenía potenciadas sus características en la zona de combate, donde la hostilidad de los pobladores y sus servicios a los británicos, extremaron las dificultades defensivas de los efectivos terrestres, que lucharon en medio de un bloqueo casi total, **del cual eran perfectamente conscientes, en tanto sufrían las consecuencias de los bombardeos aéreos y navales**, salvo en los cortísimos lapsos que duraban las incursiones de los valerosos pilotos de nuestra Fuerza Aérea y de nuestra Aviación Naval.

2) La demora en iniciar el desembarco, pese a varias expresiones de políticos y militares británicos que preveían un rápido éxito, puede argumentarse que se debió al "estilo" de guerra británico —metódico y acumulador de los efectos de operaciones subsidiarias, antes del lanzamiento de la ofensiva táctica— pero también es lícito argumentar que no hubiera aplicado su "estilo", demorando su decisión —tardanza que menoscababa el orgullo británico— si no hubiera apreciado que debería luchar seriamente. Esta apreciación parece corroborarse al considerar el prolongado lapso —12 días— que les llevó el montaje del ataque a Puerto Argentino, contando a partir del 29 de mayo, cuando se rindieron los efectivos argentinos que defendían Darwin y Goose Green.

3) Es innegable que las fuerzas argentinas padecieron todas las consecuencias negativas de la **imprevisión** y, en consecuencia, de la **improvisación**. Esto repercutió en la falta de la particularización de la instrucción, para luchar en una zona de combate de las características de las Malvinas, sobre los niveles de abastecimiento, en la carencia de los medios que se han señalado, y hasta en cuestiones que hacen a la administración del personal y mantenimiento de la moral del combatiente.

4) La falta de **unidad de comando**, conocida como imprescindible desde antiguo —recordar que ya TITO LIVIO expresaba "conveniente al éxito que uno solo ejerza el mando supremo" —fue un factor de tremenda importancia, que no se podía pretender salvar con la "coordinación".

5) La prensa británica, de la cual se ha hecho eco alguna prensa internacional y hasta en nuestro país, operando al mejor servicio de los intereses del Reino Unido, ha pretendido menoscabar el esfuerzo combativo terrestre en las Malvinas. Actualmente, la verdad comienza a conocerse y los juicios a variar. Por cierto que esto nada tiene que ver con el juicio que merece la forma con que se condujo, en nuestro país, la información que oficialmente se proporcionó, para conocimiento de la opinión pública nacional e internacional. Este es un tema que debió ser cuidadosamente evaluado en su oportunidad.

(30) Aut. Cit. Obras Selectas. Estab. Tip. de Sucesores de Rivadenevra. 1883. Pág. 361. Nótese que la expresión "estrategia" de Villamartín corresponde al de "estrategia operacional" actualmente.

(31) La Nueva Provincia, 24 de mayo de 1983.



6) Desfallecimientos los hubieron y ¿quién puede pensar que no podía ocurrir? Sin embargo, cuando se trata de averiguar sobre los detalles de lo acontecido, aparece claro que hubo, en algunos casos, desorganización; pero **no cundió el pánico**, ni siquiera en los difíciles momentos que precedió a la rendición. El pánico ha sido siempre una amenaza pendiente sobre las unidades militares a las que les es adversa la suerte de las operaciones; prácticamente no hay ejército, al que alguna vez, en su historia, no lo haya azotado este flagelo. Ciertos autores han publicado expresiones que no corresponden a los hechos y a las actitudes. Por cierto que para evaluar acciones militares es necesario el conocimiento de la Historia Militar. Es definitivo que no alcanzan algunas rápidas lecturas sobre cuestiones históricas y el presunto conocimiento de algún autor famoso, en la mayoría de los casos adquirido por las menciones de algún autor contemporáneo más famoso aún. Es necesario un conocimiento mucho más profundo y, también, más amplio.

7) La disciplina de la tropa argentina, aun en los tensos momentos previos al combate o durante el combate mismo, **fue más que buena**. Los excesos (por no ser procedimientos legales o reglamentarios), cometidos por algún oficial o suboficial, fueron excepcionales y, por ello, si bien deben ser juzgados y sancionados, según las leyes y reglamentos, no corresponde presentarlos como normales o como un "estilo". Incurrir en esta aberración hace mal a la Institución; pero también a la salud de la sociedad argentina.

8) Se han exagerado las condiciones físicas y de instrucción de **todas** las tropas británicas en relación a las argentinas, basta leer a los autores británicos para comprobar qué distinto era el entrenamiento de los paracaidistas y comandos, respecto de las unidades de la Guardia.

9) Ya se ha mencionado la capacidad profesional y valor "al pie del cañón" del personal de artillería de campaña argentina; pero, también los de la artillería de defensa aérea se destacaron y fueron ellos los que derribaron la mayoría de las máquinas británicas. Un autor expresa: "Los artilleros argentinos, con medios inferiores en número y calidad, demostraron una peligrosidad tal que obligó a sus enemigos a volar a gran altura, fuera del alcande de misiles y cañones rápidos, y se anotaron la mayoría de las pérdidas aéreas que tuvieron los ingleses"(32).

10) También nuestras subunidades de comandos —totalmente integradas por oficiales y suboficiales— tuvieron audaces actuaciones, que no fueron inferiores a las de sus similares británcos.

Los pilotos de la Aviación de Ejército, sin protección alguna, constituyendo un blanco muy preciado por los pilotos de los Harrier, volaron repetidas veces en situaciones de "extremo riesgo". Transportaron tropa, ejecutaron operaciones de exploración casi suicidas, evacuaron heridos en medio del fuego, rescataron pilotos propios y enemigos eyectados, patrullaron en busca de náufragos en zonas totalmente controladas por el enemigo e incluso llegaron a realizar apoyo sanitario y de abastecimiento.

11) Las condecoraciones y menciones otorgadas por el Comando en Jefe del Ejército (Boletín Público Nro. 4454, del 30 de marzo de 1983), por los méritos en combate que se señalan en cada caso, pone en relieve la cantidad de actos de valor, de abnegación y de voluntad de lucha, que solamente pueden caber en un real ambiente de combate, y ese ambiente no pudo ser creado únicamente por los hombres selectos, de cuyas hazañas se tiene memoria o constancia, sino que ellos estuvieron "inmersos" en sus respectivos elementos orgánicos que, unos más que otros, pero, en definitiva, todos, participaron de las exigencias psicológicas del combate o de la disposición para combatir. Sus hombres, sin distinción de jerarquía o armas, sufrieron y se esforzaron valerosamente por defender los derechos de la Patria.

12) El por ciento de las **bajas** del Ejército en las Malvinas que es 12,66, supera al que está previsto en las tablas de expectativas de los reglamentos de los Estados Unidos. Si se considera el total de 195 muertos (ver 7.8.) resulta que hubo **un oficial muerto por cada 2 suboficiales o por cada 9 soldados**. Esta relación y los ejemplos históricos demuestran que los oficiales argentinos "no abandonaron a sus soldados", sino que lucharon con valor, pues, en general, en las guerras de este siglo, en distintos ejércitos, la relación similar a la establecida resulta que por cada oficial muerto en combate es mayor —que en el caso argentino— la cantidad de suboficiales o soldados que han corrido la misma suerte.

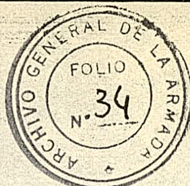
Si se considera el número de muertos (195) respecto al total de efectivos de Ejército (9.804), quiere decir que murió en combate el 1,99 por ciento de ese total. Es interesante comparar ese por ciento con los que resultan en(33):

- Guerra por la Independencia de los Estados Unidos 1,38
- Guerra Estados Unidos contra Gran Bretaña en 1813-14. Por parte de Estados Unidos 0,7
- Estados Unidos en la Primera Guerra Mundial 2,45
- Estados Unidos en la Segunda Guerra Mundial 2,46
- Estados Unidos en la Guerra de Corea 0,81
- Vietnam (5 de agosto 1964/7 de mayo 1975) 1,11

13) Se ha descripto la situación y su probable evolución el 14 de junio; pero es importante insistir en que, **al momento de la rendición**, no se había concebido ninguna maniobra

(32) THOMAS Milton. **Meditaciones sobre una Pequeña Gran Guerra**. Pág. 24

(33) ESCUELA DE COMANDO Y ESTADO MAYOR del Ejército de los ESTADOS UNIDOS. **Military Review**. Ed. Hispanoamericana. Enero 1980.



estratégica operacional que pudiera cambiar el curso de los acontecimientos en las Malvinas. La responsabilidad de la rendición fue asumida por el comandante táctico. Es indudable que este acontecimiento convulsionó la vida argentina. También los británicos debieron rendir sus fuerzas en Buenos Aires, en sus dos intentos de invasión en 1806 y 1807; sin embargo, el comandante militar de la primera alcanzó, posteriormente, mayores grados y honores en el Ejército Británico. Esto no se recuerda con el ánimo de minimizar la importancia material y política de la rendición y, mucho menos, su trascendencia psicosocial. Pero, **los que más importa, ahora, es que el enemigo no pueda "aprovechar la victoria" militar.**

14) Los más calificados comentaristas extranjeros han coincidido en que la Fuerza de Tarea Británica enfrentó una resistencia argentina muy superior a la que se apreciaba inicialmente, tanto en Gran Bretaña como en Europa y en los Estados Unidos. Muy cerca estuvo del fracaso. A este respecto el general Jeremy Moore, repitiendo una frase del duque de Wellington a propósito de la batalla de Waterloo, expresó: **"It was a migthy clase-run thing"**(34).

Al finalizar este trabajo deseo expresar mi muy sentido homenaje a los compatriotas que perdieron la vida luchando por los derechos argentinos sobre las islas Malvinas, las Georgias del Sur y las Sandwich del Sur, a los que viven sufriendo las consecuencias del combate y **también mi respeto por todos los que lucharon**, cualquiera fuera su jerarquía y Fuerza. En cuanto al objetivo de este estudio especial, los lectores juzgarán si se lo ha satisfecho; de lo que doy fe es que **"He tenido mucho cuidado de no tomar con liviandad las acciones humanas, de no deplorarlas ni maldecirlas, sino de comprenderlas"**. Siguiendo el consejo del sabio Espinosa(35).

(34) Difícil frase para una precisa traducción. Significa que "fue una cuestión sumamente propensa o próxima a ocurrir".

(35) **Tratado de la Actualidad Política.**

Anexo 1

COMPOSICION DE LA FUERZA NAVAL DE TAREA BRITANICA

BUQUES

Portaaviones

HMS Hermes (Buque Insignia)	HMS Invincible

Cruceros

HMS Antrim	HMS Bristol	HMS Glamoran

Destructores

HMS Battleaxe	HMS Cardiff	HMS Glasgow
HMS Brilliant	HMS Coventry	HMS Sheffield
HMS Broadsword	HMS Exeter	HMS Southampton

Fragatas

HMS Active	HMS Ardent	HMS Dido
HMS Alacrity	HMS Ariadne	HMS Minerva
HMS Ambuscade	HMS Argonaut	HMS Penelope
HMS Andrómeda	HMS Arrow	HMS Plymouth
HMS Antélope	HMS Avenger	HMS Yarmouth

Submarinos

HMS Conqueror	HMS Superb	2 más a propulsión nuclear

Buques de Asalto

HMS Fearless	HMS Intrepid

Buques de patrulla Antártico

HMS Endurance: presente antes del comienzo de las hostilidades

Buque de Apoyo de Helicóptero

RFA Engadine

Buque de Carga Logística

RFA Sir Bedivere	RFA Sir Geraint	RFA Sir Percivale
RFA Sir Galahad	RFA Sir Lancelor	RFA Sir Tristram

Buques Barreminas

Cordella	Farnella	Junella
Northella	Pict	

Buques Hospital y de Reconocimiento

HMS Hecate	HMS Hecla
HMS Herald	HMS Hydra

Buques Transporte y Hospital

SS Canberra
SS Queen Elizabeth 2
SS Uganda

Buques de Despacho

HMS Dumbarton Castle	HMS Leeds Castle	MV Iris

Tanques

RFA Appleleaf	RFA Bayleaf	RFA Blue Rover
RFA Brambleleaf	RFA Olmeda	RFA Olna
RFA Pearleaf	RFA Plumleaf	RFA Tidepool
RFA Tidespring	RFA Alvega	RFA Anco Charger
RFA Balder London	RFA British Avon	RFA British Dart
RFA British Esk	RFA British Forth	RFA British Tamar
RFA British Tay	RFA British Test	RFA British Trent
RFA British Wye	RFA Fort Toronto	RFA G A Walker
RFA Scottish Eagle	RFA Shell Eburna	

Buques de Almacenaje y Abastecimiento

RFA Fort Austin	RFA Resource	RFA Fort Grange
RFA Regent	RFA Stromness	British Enterprise II
Stena Seaspread		



Buques de Carga y Contenedores

Atlantic Causeway	Atlantic Conveyor	Baltic Fe[illegible]
Cedarbank	Contender Bezant	Elk
Europic Ferry	Geestport	Laertes
Lycaon	Nordic Ferry	St. Edmond
St. Helena	Saxonia	Strathewe
Tor Calendia		

Ferries
Norland
Rangatira

Remolques

Irishman	RMAS Typhoon	Salvageman
Wimpey Seahorse	Yorkshireman	

Buques de Amarre
RMAS Goosander

AVIONES Y HELICOPTEROS TRANSPORTADOS

— 28 Sea Harrier VTOL aviones de choque (más tarde reforzados por RAF Harrier).
— Nimrod, Vulcan aircraft.
— Helicópteros: Gazelle.
Lynx.
Scouts.
Sea Kings-Wessex.
Westland.

FUENTE:
The Army Quarterly and Defence Journal. Devon. Julio 1982 Pág. 276/277.

Anexo 2

ELEMENTOS DEL EJERCITO BRITANICO EMPEÑADOS EN LAS MALVINAS

Infantería (Infantry).
—2. Batallón de Guardias Escoceses (Br. I 5) - Tcnl. Michael A. SCOTT.
—1. Batallón de Guardias Galeses (Br I 5) - Tcnl. John F. RICKETT.
—1/7 Rifleros Gurkhas de la Unidad del Duque de Edimburgo (Br I 5).
—2. Batallón del Regimiento de Paracaidistas (Br I 5) - Tcnl. H. JONES.
—3. Batallón del Regimiento de Paracaidistas - Tcnl. Hew PIKE.
—Dos Escuadrones del 22. Regimiento de Servicio Aéreo Especial (SAS) (1).

Blindados (Royal Armoured Corps).
—Tropas (histórica designación equivalente a Sección) Blues & Royals (RHG/1st. Dragoons).

Artillería (Royal Artillery).
—12. Regimiento de Defensa Aérea - Tcnl. M. BOWDEN.
—29. Regimiento Comando de Artillería de Campaña.
—21. Batería de Defensa Aérea del 27. Regimiento de Campaña.
—4. Regimiento de Artillería de Campaña (Br I 5) - Tcnl. G. HOLT.
—43. Batería Def. Aérea/32. Reg. de Armas Guiadas (Br I 5).
—Elem. del 49. Reg. de A. Camp. (Br I 5).
—Elem. del Reg. de Apoyo de la Real Escuela de Artillería (Br I 5).

Sanidad (Royal Army Medical Corps).
—2. Hospital de Campaña.
—16. Ambulancias de Campaña.
—Sección del 19. Ambulancias de Campaña de Brigada de Infantería.

"Ordnance" (Royal Army Ordnance Corps) (2).
—9. Batallón.
—81. Compañía.
—91. Compañía.
—Elementos del 11. Batallón.

Ingenieros Electricistas y Mecánicos (Royal Electrical & Mechanical Engineers).
—10. Taller de Campaña.
—Grupo de Mantenimiento Aéreo del 70. Taller Aeronáutico.

Policía Militar (Royal Military Police).
—160. Compañía de Prebostes.

Pagadores (Royal Army Pay Corps).
—5. Oficina de Pagadores de Brigada de Infantería.

Inteligencia (Intelligence Corps).
—172. Grupo de Inteligencia y Seguridad.

Ingenieros (Royal Engineers).
—36. Regimiento de Ingenieros (Br I 5).
—11. Escuadrón de Ingenieros (Apoyo de Harrier).
—59. Escuadrón de Ingenieros de Comando Independiente.
—49. Escuadrón de Ingenieros de Explosivos y Arsenales.
—50. Escuadrón de Construcciones de Campaña.
—Tropa (Sección) del 51. Escuadrón de Campaña del 38. Regimiento de Ingenieros.
—33. Regimiento de Ingenieros.
—Elementos del 2. Regimiento de Servicio Postal (Br I 5).

Comunicaciones (Signals).
—5. Escuadrón de Comando y Comunicaciones (Br I 5).
—Elementos del 30. Regimiento de Comunicaciones.
—602 Tropa (Sección) de Comunicaciones.
—Elementos del 14. Regimiento de Comunicaciones.

Cuerpo Aéreo del Ejército (Army Air Corps).
—656. Escuadrón.

Transporte (Royal Corps of Transport).
—Escuadrón de Puerto del 17. Regimiento de Puerto (Facilidades Portuarias).
—Elementos del 29. Regimiento de Transporte (Movimiento).
—47. Escuadrón de Despacho Aéreo.
—407. Tropa (Sección) de Transporte.

Notas:

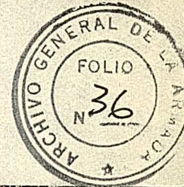
(1) **Servicio Aéreo Especial.** En las operaciones terrestres en las Malvinas actuaron los Escuadrones "D" y "G" del único regimiento de esta especial unidad del Ejército Británico. El SAS, cuyo prestigio entre los británicos, se aproxima a la leyenda, fue concebido, durante la Segunda Guerra Mundial, por el Coronel David Stirling, para efectuar operaciones no convencionales en la profundidad de la retaguardia enemiga y para aportar información de primerísima importancia, para la inteligencia estratégica operacional y táctica. Sus efectivos están equipados e instruidos para ser aerotransportados y efectuar lanzamientos con paracaídas de apertura comandada, y para la infiltración y el combate nocturno. Son expertos en el empleo de explosivos y tienen adiestramiento como buzos tácticos. Cada escuadrón tiene un efectivo variable entre 81 y 100 hombres.

Según fuentes británicas, los dos escuadrones que operaron en las Malvinas sumaban 126 hombres y fueron comandados por un coronel, sobre quien se han proporcionado interesantes datos relativos a su actuación militar en Aden, Irlanda del Norte, Lejano Oriente y Omán; pero sin mencionarlo por su nombre y apellido. Esto es llamativo pues no ha ocurrido así con los otros oficiales superiores y jefes de unidades intervinientes en las operaciones, cuyos apellidos han sido divulgados en diversas publicaciones.

(2) En la doctrina militar británica, **The Royal Army Ordnance Corps** es responsable del abastecimiento de los efectos logísticos, **excepto** los de ingenieros y sanidad.

Fuentes:

—**The Army Quarterly and Defence Journel**. Devon (U.K.) Julio 1982 Pág. 279/280.
—BISHOP Patrick and Witherow John. **The Winter War. The Falklands.** Quartet Books Limited. London. 1982.



Anexo 3

ELEMENTOS DE LA INFANTERIA DE MARINA BRITANICA EMPEÑADOS EN LAS MALVINAS

3ra Brigada de Comandos

—Escuadrón de Comando y Comunicaciones.
—40. Comando - Teniente Coronel Malcolm P.G. Hunt.
—42. Comando - Teniente Coronel N.F. Vaux.
—45. Comando - Teniente Coronel A.F. Whitehead.
—29. Regimiento de Artillería de Comando - Teniente Coronel M.J. Holroyd-Smith.
—59. Escuadrón Independiente de Ingenieros de Comando.
—Escuadrón Aéreo de Brigada.
—Sección de Defensa Aérea de Brigada.
—"Cadre" para la guerra en montaña y el Artico.
—Un Escuadrón de Incursión.
—Banda de Música de Comando.

En la organización militar británica se denomina "comando" a la unidad táctica de infantería de marina, equivalente al batallón de infantería convencional; pero especialmente entrenada en operaciones anfibias y helitransportadas. La designación fue adoptada en 1943, cuando nueve batallones de infantería de marina (Royal Marines Battallions) fueron reestructurados y especialmente instruidos para que, actuando en pequeñas fracciones, pudieran ser desembarcados en el continente europeo en poder de los alemanes y realizar incursiones que afectasen la economía y la moral de los ocupantes. Los "commando" encabezaron desembarcos en Sicilia, en Normandía y en el Lejano Oriente. El vocablo "commando" fue tomado del que se aplicaba a las pequeñas fracciones de granjeros boer que, muy bien montados y con equipos muy livianos, realizaron notables incursiones en la retaguardia británica, durante la guerra anglo-boer (1899-1902).

La unidad "commando" dispone de morteros de 8[illegible]mm. y lanzadores de cohetes Carl Gustav de 84mm., de misiles antitanques Milan y de misiles tierra-aire Blowpipe y Rapier. No cuenta orgánicamente con vehículos blindados; pero dispone de los suficientes automotores para el transporte de los medios de comunicaciones y de los efectos logísticos y su abastecimiento a los distintos elementos en los que se puede desdoblar la unidad. En realidad la movilidad de la brigada de "commando" es proporcionada por dos escuadrones de helicópteros medianos (Wessex V y Sea King IV).

También operaron en las Malvinas "equipos de incursión" del **Escuadrón Especial de Bote** (Special Boat Squadron-SBS), que es una unidad altamente especializada y entrenada, considerada de "élite", cuyos integrantes mantienen con los miembros del SAS (Servicio Aéreo Especial) una rivalidad próxima al encono. Entre otras misiones, efectúan el reconocimiento de playas como fracciones avanzadas de una fuerza anfibia. Sus hombres son paracaidistas, eximios nadadores y buceadores, entrenados en todas las operaciones posibles de efectuar con pequeños botes, a la vez que en operaciones no convencionales y nocturnas. Suelen ser empleados en muy especiales tareas de seguridad nacional. El efectivo del Escuadrón varía entre los 135 y los 200 hombres que se agrupan en "equipos de incursión" (59 a 71 hombres) y éstos, a su vez, en patrullas. El armamento del escuadrón comprende armas automáticas individuales, misiles antitanques y antiaéreos, morteros de 51mm. y el arma antitanque liviana (LAW) de 66mm. con cañón descartable.

Fuente:

—Sobre detalle de las unidades y subunidades independientes de la Infantería de Marina empeñadas en las Malvinas: **"The Army Quarterly and Defence Journal"**. Devon. Julio 1982. Pág. 279/280 y 290/291.

Anexo 4

FUERZA DE TAREA BRITANICA

Sistemas de armas, principales armamentos y equipos de combate

1. Navales.

1.1. Submarinos.

Clase "Swiftsure".
Desplazamiento: 4.200 ton (4.500 sumergido).
Dimensiones (Eslora, manga y puntal): 82,9 x 9,8 x 8,2 m.
Propulsión: reactor nuclear.
Velocidad máxima: 30 nudos.
Tubos lanzatorpedos: 5 de 533 mm (20 torpedos).

Clase "Churchill" (Conqueror).
Desplazamiento: 4.400 ton (4.900 sumergido).
Dimensiones: 86,9 x 10,1 x 8,2 m.
Propulsión: reactor nuclear enfriado por agua.
Velocidad máxima: 28 nudos (sumergido).
Tubos lanzatorpedos: 6 de 533 mm (26 torpedos).

Clase "Oberon".
Desplazamiento: 2.030 ton (2.410 sumergido).
Dimensiones: 90 x 8,1 x 5,5 m.
Propulsión: diesel eléctrica.
Velocidad máxima: 17 nudos (sumergido).
Autonomía: 9.000 millas.
Tubos lanzatorpedos: 8 de 533 mm (24 torpedos).

1.2. Portaaviones.

Hermes
Desplazamiento: 23.900 ton.
Dimensiones: 226,9 x 27,4 x 8,7 m.
Propulsión: turbinas Parsons a vapor.
Velocidad máxima: 28 nudos.
Armamento: dos lanzamisiles cuádruples Seacat.
Aeronaves: (habitual) cinco Sea Harrier y nueve helicópteros Sea King.

Invincible.
Desplazamiento: 16.000 ton.
Dimensiones: 206,6 x 27,5 x 7,3 m.
Propulsión: cuatro turbinas Olympus de gas.
Velocidad máxima: 28 nudos.
Autonomía: 5.000 millas a 18 nudos.
Armamento: lanzador doble de misiles Sea Dart.
Aeronaves: (habitual) 5 Sea Harrier y 10 Sea King.

1.3. Cruceros livianos.

Tipo 82 (Bristol).
Desplazamiento: 6.100 ton.
Dimensiones: 154,5 × 16,8 × 5,2 m.
Propulsión: turbinas de vapor.
Autonomía: 5.000 millas a 18 nudos.
Velocidad máxima: 29 nudos.
Armamento: 1 cañón de 115 mm; 2 de 20 mm. un lanzador doble de misiles Sea Dart.
Aeronaves: plataforma para un helicóptero Wasp.

Clase "County" (Antrim, Glamorgan).
Desplazamiento: 5.440 ton.
Dimensiones: 158,7 x 16,5 x 6,3 m.
Propulsión: turbinas de gas y vapor.
Velocidad máxima: 30 nudos.
Armamento: 2 cañones de 115 mm. misiles Exocet (4), Seaslug y Seacat.
Aeronaves: 1 helicóptero Wessex.

1.4. Destructores.

Clase "Broadsword" (Tipo 22).
Desplazamiento: 3.500 ton.
Dimensiones: 131,2 x 14,8 x 6 m.
Propulsión: turbinas de gas.
Velocidad máxima: 30 nudos.
Autonomía: 4.500 millas a 18 nudos.
Armamento: 2 cañones de 40 mm. misiles Exocet (4) y Sea Wolf. 6 tubos lanzatorpedos.
Aeronaves: 2 helicópteros Lynx.

Clase "Sheffield" (Tipo 42).
Desplazamiento: 3.500 ton.
Dimensiones: 125 x 14,3 x 5,8 m.
Propulsión: turbinas de gas.
Velocidad máxima: 29 nudos.
Autonomía: 4.000 millas a 18 nudos.
Armamento: 1 cañón de 115 mm y 2 de 20 mm. 1 lanzador doble de misiles Sea Dart. 6 tubos lanzatorpedos.
Aeronaves: 1 helicóptero Lynx.

1.5. Fragatas.

Clase "Amazon" (Tipo 21).
Desplazamiento: 2.750 ton.
Dimensiones: 117 x 12,7 x 5,8 m.
Propulsión: turbinas de gas.
Velocidad máxima: 30 nudos.
Autonomía: 4.000 millas a 17 nudos.
Armamento: 1 cañón de 115 mm y 2 de 20 mm. misiles Exocet (4) y Seacat. 6 tubos lanzatorpedos.
Aeronaves: 1 helicóptero Lynx.

Clase "Leander".
Desplazamiento: 2.500 ton.
Dimensiones: 113,4 x 13,1 x 5,5 m.
Propulsión: turbinas de vapor.
Velocidad máxima: 28 nudos.
Autonomía: 4.000 millas a 15 nudos.
Armamento: 2 cañones de 115 mm y 2 de 20 mm. misiles Exocet y Seacat.
Aeronaves: 1 helicóptero Lynx.

Clase "Rothesay" (Tipo 12 modificado).
Desplazamiento: 2.380 ton.
Dimensiones: 112,8 x 12,5 x 5,3 m.
Propulsión: turbinas de vapor.
Velocidad máxima: 30 nudos.
Armamento: 2 cañones de 115 mm. misiles Seacat.

1.5. Buques de asalto (Fearless, Intrepid).
Desplazamiento: 11.060 ton.
Dimensiones: 158,5 x 24,4 x 6,2 m.
Propulsión: turbinas de vapor.
Velocidad máxima: 21 nudos.
Autonomía: 5.000 millas a 20 nudos.
Armamento: 2 cañones de 40 mm. misiles Seacat.
Capacidad de carga: 8 lanchas de desembarco. 15 tanques. 20/30 camiones. 400/700 hombres. 5 helicópteros Wessex.

1.6. Buques de desembarco logísticos.
Desplazamiento: 3.270 ton.
Dimensiones: 125,1 x 19,6 x 4,3 m.
Propulsión: diésel.
Velocidad máxima: 17 nudos.
Autonomía: 8.000 millas a 15 nudos.
Armamento: 2 cañones de 40 mm.
Capacidad de carga: 16 tanques. 34 vehículos. 340/534 hombres.

1.7. **Misiles navales.**

Seacat.
Tipo: superficie-aire, superficie-superficie de corto alcance.
Peso: 63 kg.
Alcance: 6.500 m.

Seaslug.
Tipo: superficie-aire, superficie-superficie de largo alcance.
Alcance: 45 km (Mk. 1); 58 km (Mk. 2).

Sea Dart.
Tipo: superficie-aire, superficie-superficie y antimisil de largo alcance.
Peso: 550 kg.
Alcance: 80 km.

Seawolf.
Tipo: superficie-superficie y antimisil de corto alcance.
Peso: 80 kg.
Alcance: 6,4 km.

Exocet.
Tipo: antibuque.
Peso: 735 kg (MM 38); 825 kg (MM 40).
Alcance: 42 km (MM 38); 70 km (MM 40).

2. Aéreos.
2.1. Aviones.

Harrier/Sea Harrier.
Tipo: V/STOL (Despegue y aterrizaje vertical/corta distancia) de caza y ataque, monoplaza.
Propulsión: una turbina Rolls-Royce Pegasus de 9.752 kg de empuje.
Velocidad máxima: 1.186 km/h.
Radio de combate en despegue vertical: 97 km.
Radio de combate en despegue corto: 667 km.
Armamento: 2 cañones Aden de 30 mm.
misiles Sidewinder y distinto tipo de bombas en cinco puntos de sujeción

Vulcan.
Tipo: bombardero.
Propulsión: cuatro turbinas Rolls-Royce Olympus de 9.072 kg de empuje.
Velocidad máxima: 1.038 km/h.
Radio de combate: 2.776 km.
Armamento: 21 bombas de 454 kg en compartimiento interno.

Nimrod.
Tipo: reconocimiento electrónico, patrulla antisubmarino y ataque a buques de superficie.
Propulsión: 4 turbinas Rolls-Royce Spey de 5.507 kg de empuje.
Tiempo de permanencia en vuelo en misión típica: 12 horas.
Armamento: gran variedad de armas de lucha antisubmarina.

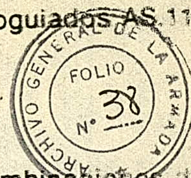
2.2. Helicópteros.

Sea King.
Tipo: lucha antisubmarina o transporte.
Velocidad máxima: 267 km/h.
Alcance: 1.000 km.
Armamento: hasta 380 kg de armas de distinto tipo.

Lynx.
Tipo: multipropósito.
Velocidad máxima: 270 km/h.
Radio de acción: 253 km.
Armamento: 2 torpedos o 2 cargas de profundidad.
misiles aire-superficie Sea Skua.

Gazelle.
Tipo: multipropósito.
Velocidad máxima: 310 km/h.
Alcance: 670 km.
Armamento: 2 lanzacohetes de 68 mm.
2 ametralladoras 7,62 mm.

misiles anti-tanque hiloguiados AS.11 o AS.12 o HOT.



Puma.
Tipo: transporte mediano.
Velocidad máxima: 294 km/h.
Alcance: 572 km.
Armamento: (opcional) distintas combinaciones de ametralladoras de 7,62 mm, cañones de 20 mm, cohetes o misiles.

Chinook.
Tipo: transporte con dos rotores en tándem.
Velocidad: 246 km/h.
Alcance: 2.140 km.

3. Terrestres.
3.1 Blindados.

Scorpion.
Tipo: tanque liviano.
Peso: 7.960 kg.
Velocidad máxima: 87 km/h.
Autonomía: 644 km.
Armamento: 1 cañón de 76 mm (existe una versión con cañón de 90 mm).
1 ametralladora 7,62 mm coaxial con el cañón.
2 lanzafumígenos triples.

Scimitar.
Tipo: tanque liviano de reconocimiento de la familia del Scorpion y con similares características a éste.
Armamento: 1 cañón Rarden de 30 mm.

Samson.
Tipo: vehículo de recuperación de la familia Scorpion.

3.2. Artillería.

Mortero 81 mm.
Peso: 35,4 kg.
Cadencia de fuego: 15 disparos por minuto.
Alcance: 4.500 m con carga normal.
5.600 m con carga especial.

Mortero 51 mm.
Peso: 4,7 kg.
Alcance mínimo/máximo: 150/800 m.

Cañón sin retroceso Carl Gustaf.
Calibre: 84 mm.
Peso: 17 kg.
Alcance: 400 m (800 m máximo).

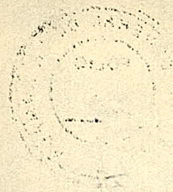
Cañón sin retroceso Wombat.
Calibre: 120 mm.
Cadencia de fuego: 4 disparos por minuto.
Alcance máximo: 1.000 m (blanco móvil).
1.450 m (blanco estático).

Cañón liviano (Light gun).
Calibre: 105 mm.
Peso: 1858 kg.
Cadencia de fuego: 6 disparos por minuto (máximo).
3 disparos por minuto (sostenido).
Alcance máximo: 17 km.

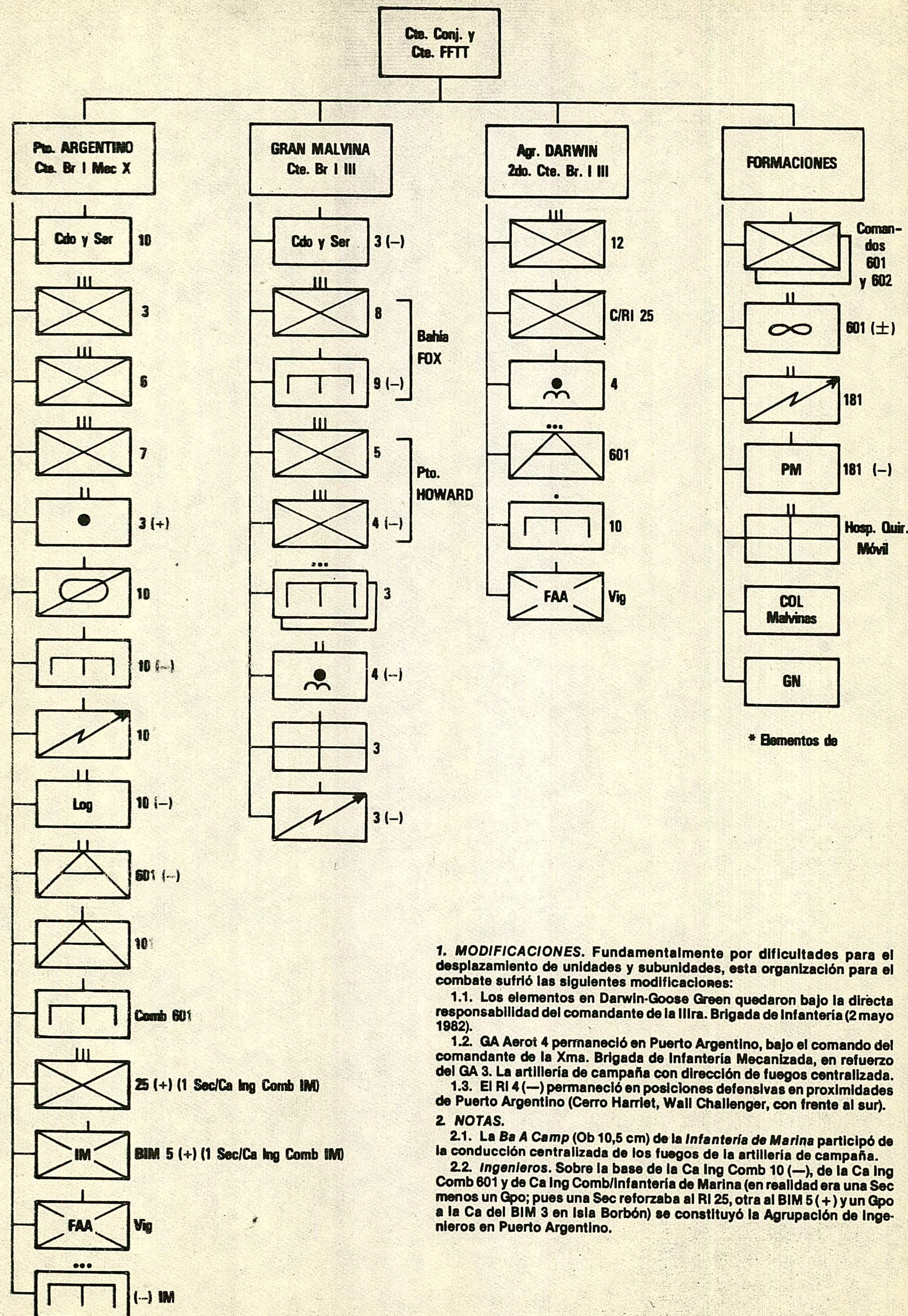
Misil antitanque hiloguiado MILAN (Missile d'Infanterie Leger Antichar).
Peso: 17 kg (con trípode).
Alcance máximo: 2.000 m.
Alcance mínimo: 25 m.

Misil Blowpipe tierra-aire.
Peso: 11 kg.
Alcance: más de 3.200 m.
Velocidad: más de 1.000 km/h.

Misil Rapier tierra-aire
Peso: 42,6 kg.
Alcance: 7.250 m.
Velocidad: más de 2.000 km/h.



ORGANIZACION PARA EL COMBATE DE LAS FUERZAS TERRESTRES ARGENTINAS EN LAS MALVINAS



1. *MODIFICACIONES.* Fundamentalmente por dificultades para el desplazamiento de unidades y subunidades, esta organización para el combate sufrió las siguientes modificaciones:

1.1. Los elementos en Darwin-Goose Green quedaron bajo la directa responsabilidad del comandante de la IIIra. Brigada de Infantería (2 mayo 1982).

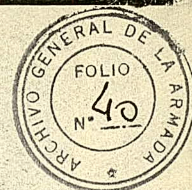
1.2. GA Aerot 4 permaneció en Puerto Argentino, bajo el comando del comandante de la Xma. Brigada de Infantería Mecanizada, en refuerzo del GA 3. La artillería de campaña con dirección de fuegos centralizada.

1.3. El RI 4 (—) permaneció en posiciones defensivas en proximidades de Puerto Argentino (Cerro Harriet, Wall Challenger, con frente al sur).

2. *NOTAS.*

2.1. La *Ba A Camp* (Ob 10,5 cm) de la *Infantería de Marina* participó de la conducción centralizada de los fuegos de la artillería de campaña.

2.2. *Ingenieros.* Sobre la base de la Ca Ing Comb 10 (—), de la Ca Ing Comb 601 y de Ca Ing Comb/Infantería de Marina (en realidad era una Sec menos un Gpo; pues una Sec reforzaba al RI 25, otra al BIM 5 (+) y un Gpo a la Ca del BIM 3 en Isla Borbón) se constituyó la Agrupación de Ingenieros en Puerto Argentino.



Anexo 6

UNIDADES ACREEDORAS A LA MEDALLA "DE CAMPAÑA"

(Boletín Público del Ejército Nro. 4454 del 30-III-83)

1. **COMANDOS**
—Comando de la IIIra. Brigada de Infantería.
—Comando de la IXna. Brigada de Infantería.
—Comando de la Xma. Brigada de Infantería Mecanizada "TENIENTE GENERAL NICOLAS LEVALLE".

2. **UNIDADES**

2.1. **Infantería**
—Regimiento de Infantería 1 "PATRICIOS".
—Regimiento de Infantería Mecanizado 3 "GENERAL BELGRANO".
—Regimiento de Infantería 4.
—Regimiento de Infantería 5.
—Regimiento de Infantería Mecanizado 6 "GENERAL VIAMONTE".
—Regimiento de Infantería mecanizado 7 "CORONEL CONDE".
—Regimiento de Infantería 8 "GENERAL O'HIGGINS".
—Regimiento de Infantería 12 "GENERAL ARENALES".
—Regimiento de Infantería 25.

2.2. **Artillería**
—Grupo de Artillería 3.
—Grupo de Artillería Aerotransportada 4.
—Grupo de Artillería de Defensa Aérea 601.
—Grupo de Artillería de Defensa Mixto 602.
—Grupo de Artillería de Defensa Aérea 101 "TENIENTE GENERAL PABLO RICCHERI".

2.3. **Comunicaciones**
—Batallón de Comunicaciones de Comando 181.

2.4. **Aviación de Ejército**
—Batallón de Aviación de Combate 601.

2.5. **SPAC**
—Batallón Logístico 9.
—Batallón Logístico 10.

3. **SUBUNIDADES**

3.1. **Caballería.**
—Escuadrón de Exploración de Caballería Blindado 10 "CORONEL ISIDORO SUAREZ".

3.2. **Ingenieros.**
—Compañía de Ingenieros de Combate 601 (Movilizada).
—Compañía de Ingenieros 9.
—Compañía de Ingenieros Mecanizada 10.

3.3. **Comunicaciones.**
—Compañía de Comunicaciones 3.
—Compañía de Comunicaciones 9.
—Compañía de Comunicaciones Mecanizada 10.

3.4. **Tropas Comandos.**
—Compañía de Comandos 601.
—Compañía de Comandos 602 (Movilizada).

3.5. **Inteligencia.**
—Sección de Inteligencia "MALVINAS" (Movilizada).

3.6. **Policía Militar.**
—Compañía de Policía Militar 181.

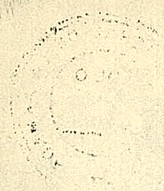
3.7. **SPAC**
—Hospital Militar "COMODORO RIVADAVIA".
—Compañía de Abastecimiento y Mantenimiento de Aeronaves 601.

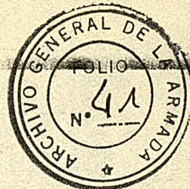
3.8. **Gendarmería Nacional.**
—Esc. FFEE 601 GN (Movilizada).

Anexo 7

CONDECORACIONES Y MENCIONES OTORGADAS A PERSONAL DEL EJERCITO ARGENTINO Y DE GENDARMERIA QUE PARTICIPARON EN LAS OPERACIONES MILITARES EN MALVINAS

Por razones de espacio este anexo será publicado en el N° 7 de ARMAS Y GEOESTRATEGIA





BIBLIOGRAFÍA

BISHOP Patrick and WITHROW John. **The Winter War. The Falklands.** Quartet Books Limited. London. 1982.

BRAMALL Edwin. Grl. **United Kingdom. Cfr.: NATO's Fifteen Nations.** Special Issue. Nro. 1/80. Pg. 98.

DEFENSE AND FOREIGN AFFAIR HANDBOOK. 1982. Copley and Associates, S.A. Washington/London. 1982.

FREEDMAN Lawrence; **The War of the Falkland Island, 1982. Cfr.: Foreign Affairs.** Fall 1982. Pág. 196/210.

FRIEDMAN Norman. **The Falklands War: Lessons Learned and Mislearned Cfr.: Orbis.** Winter 1983. Pág. 907/940.

GUDGIN Peter. **British Army Equipment.** Edition 1982-83. Arms and Armour Press. London /Melbourne. 1981.

GUGLIALMELLI Juan E. General de División (R). **La Guerra de las Malvinas. Falsos supuestos políticos conducen a la derrota. Cfr.: Estrategia** Nro. 71/72. Abril/Set. 82.

MACEDO CARVALHO Luiz Paulo. **O Reino Unido e o Exército Britanico. Cfr.: A Defensa Nacional.** Nro. 702. R. de Janeiro. Julio/Agosto 1982.

McGEOCH Ian. Sir. **The Falklands Operation. Cfr.: NATO's Fifteen Nations.** June/July 82. Pg. 26.

OUTREY Georges. **Malouines: de vieilles ou de nouvelles leçons? Cfr.: Défense Nationale.** Oct. 1982. Pg. 43/56.

PAUCOT Jean. **Les Falkland ou l'inattendu. Cfr.: Project.** Novembre 1982. Pág. 1124/1131.

REVISTA INTERNACIONAL de DEFENSA. Nro. 8/82 - 9/82 y 10/82.

ROYAL UNITED SERVICES INSTITUTE and BRASSEY'S. **Defence Yearbook 1982.** Brassey's Publishers Ltd. London. 1982.

THE INTERNATIONAL INSTITUTE FOR STRATEGIC STUDIES. **The Falklands War - Military Lessons of the Falklands Campaign. Cfr.: Strategic Survey 1982-1983.** Cambridge, Gr. Br.. Spring 1983. Pág. 116/123.

THE INTERNATIONAL INSTITUTE FOR STRATEGIC STUDIES. **The Military Balance 1981-1982** y **Military Balance 1982-1983.**

THE SUNDAY TIMES INSIGHT TEAM. **Una Cara de la Moneda. La Guerra de las Malvinas.** Hyspamérica. Buenos Aires. 1983.

TUROLO Carlos M.. **Asi Lucharon.** Ed. Sudamericana. Buenos Aires 1982. Este libro contiene valiosa información proporcionada por combatientes y contribuye a la comprensión de las características de los combates sostenidos por la fuerza del Ejército.

U.S. NAVAL INSTITUTE. **Proceedings.** Annapolis. November 1981.

WHITEHEAD A.F. Lieutenant Colonel (Royal Marines). **Britain's Sea Soldiers.** Pg. 57.

I. OPERACION ROSARIO (2 DE ABRIL DE 1982)

6

2

Puerto Groussac

Cuartel Royal Marines

5

4

3

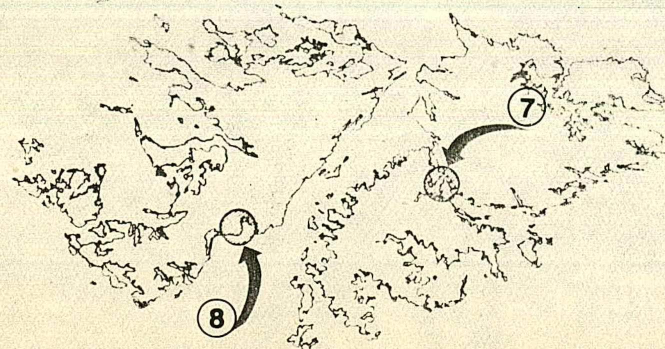
Puerto Argentino

Aeropuerto

Cabo San Felipe

Faro con sistema de alarma

1



REFERENCIAS MAPA 1 (MALVINAS)

1. H-90: Los comandos anfibios comienzan el desembarco.

2. Operación anfibia de desembarco efectuada por 1 Sec/RI 25 (+) constituyendo la vanguardia del BIM 2. La misión de esta fracción fue tomar el control del aeropuerto; posteriormente se reintegró a la vanguardia del BIM 2 que se encontraba empeñada en combate con los infantes de marina británicos en la zona del cuartel de éstos.

3. Objetivo a ser conquistado por la Agrupación de Comandos Anfibios media hora antes del desembarco.

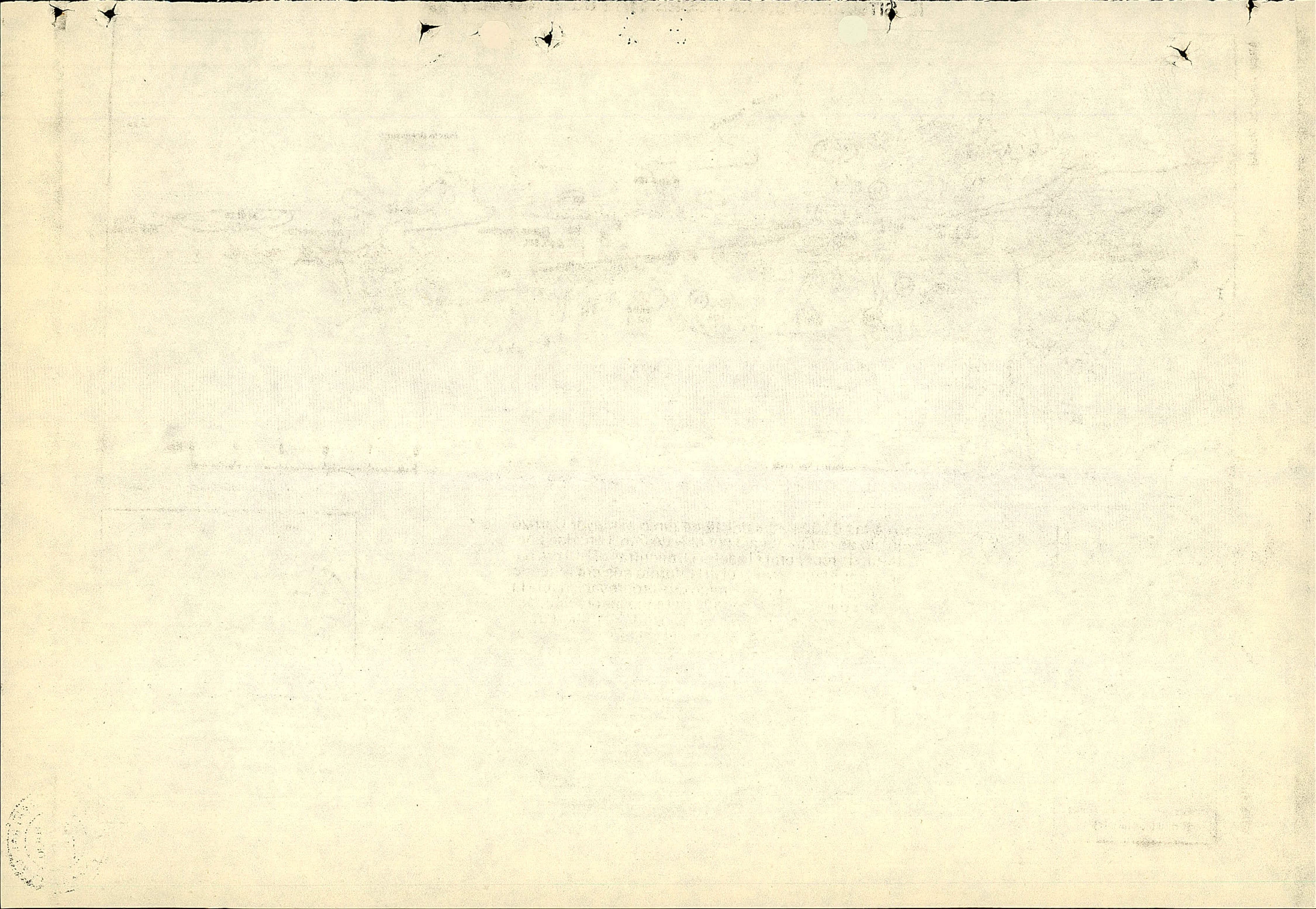
4. Casa del gobernador británico. Fue conquistada por elementos de la Agrupación de Comandos Anfibios.

5. Posición de bloqueo prevista del RI 25 (+). La ruptura de un helicóptero durante la navegación impuso cambios en el plan y esa posición de bloqueo fue organizada por la Agrupación de Comandos Anfibios de la Armada Argentina.

6. El resto del RI 25 ocupa la zona del aeropuerto a partir de la conquista de la localidad y pista de aterrizaje.

7. Una sección de infantería helitransportada ocupa la zona de Darwin-Goose Green.

8. En una operación anfibia, una compañía reforzada desembarca en Bahía Fox.



II. SITUACION EN LA NOCHE 11/12 DE JUNIO DE 1982

Mapa Alejandro Maloflej

I	DOS HERMANAS
II	HARRIET
III	COAT RIDGE
IV	MONTE WALL
V	MONTE LONGDON
VI	WIRELESS RIDGE
VII	TUMBLEDOWN
VIII	MONTE WILLIAMS
IX	SAPPER HILL

Las alturas son en pies
(1 pie: 0,3048 mts.)

A las 01:30 horas del 12 de junio el mayor Carrizo inició un contraataque por el N de Mte. Longdon para tratar de recuperar el sector O, mientras el RI 4 era batido por fuego naval y el JR informó que era atacado desde el S y el E por enemigo que progresaba hacia la cresta del Mte. Harriet, aumentando su presión, por lo que se ordenó nuevamente fuego de artillería.

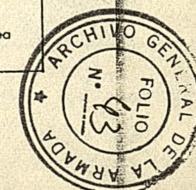
A partir de las 02:00 horas, se informó en el CIC que la Fuerza Aérea había ejecutado un ataque, sin determinar el blanco ni los resultados.

Más tarde, el J RI 4 informó que el enemigo ya había alcanzado la cima del Harriet y que "estaban por todas partes" (sin poder determinar efectivos), por lo que se desplazaba con su puesto de comando hacia la pendiente O para continuar el combate con los efectivos que le quedaban; pero, a partir de las 02:45 horas, se perdió contacto.

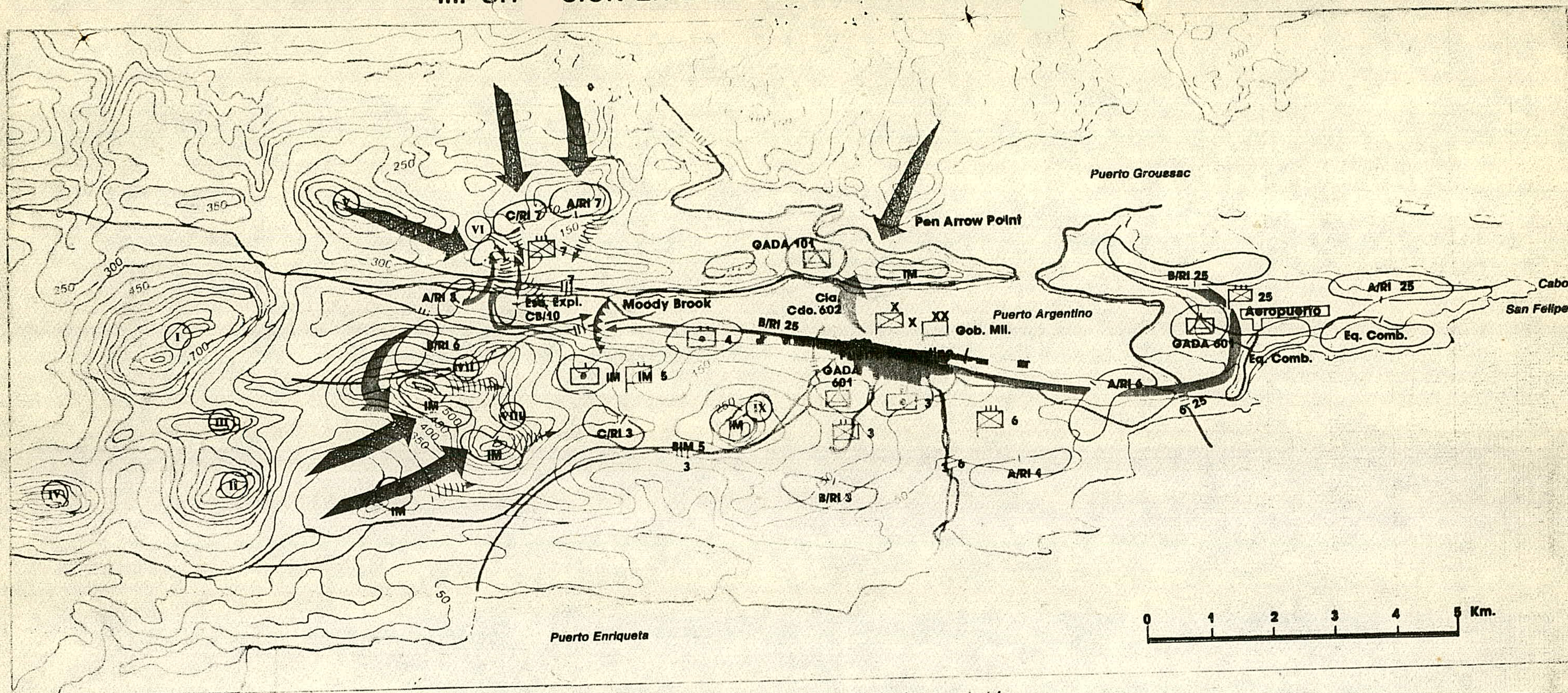
Por su parte, los británicos iniciaron el ataque al Co. Dos Hermanas (Two Sisters), previo intenso fuego de artillería.

REFERENCIAS:

- Acciones propias
- Acciones del enemigo
- 4 — Puesto de Comando del Jefe del Regimiento 4 de Infantería
- Posición de defensa de una sección
- 3 / 6 — Límites de zonas de responsabilidad entre el RI 3 y el RI 6.
- C/RI 3 — Posición de la Compañía "C" del RI 3.
- IM — Posición de una Compañía de Infantería de Marina.
- GADA 101 — Posición de una Batería Antiaérea del Grupo de Defensa Aérea 101.
- 4 — Posición del Grupo de Artillería 4 de Campaña
- Posición defensiva de bloqueo.
- Movimientos de repliegue propios.
- Eq. Comb. — Equipos de Combate (menos de 100 hombres) formados por personal de Ejército y Fuerza Aérea



III. SITUACION EN LA NOCHE 13/14 DE JUNIO DE 1982



Mapa: Alejandro Malofiej

I	DOS HERMANAS
II	HARRIET
III	COAT RIDGE
IV	MONTE WALL
V	MONTE LONGDON
VI	WIRELESS RIDGE
VII	TUMBLEDOWN
VIII	MONTE WILLIAMS
IX	SAPPER HILL

Las alturas son en pies
(1 pie: 0,3048 mts.)

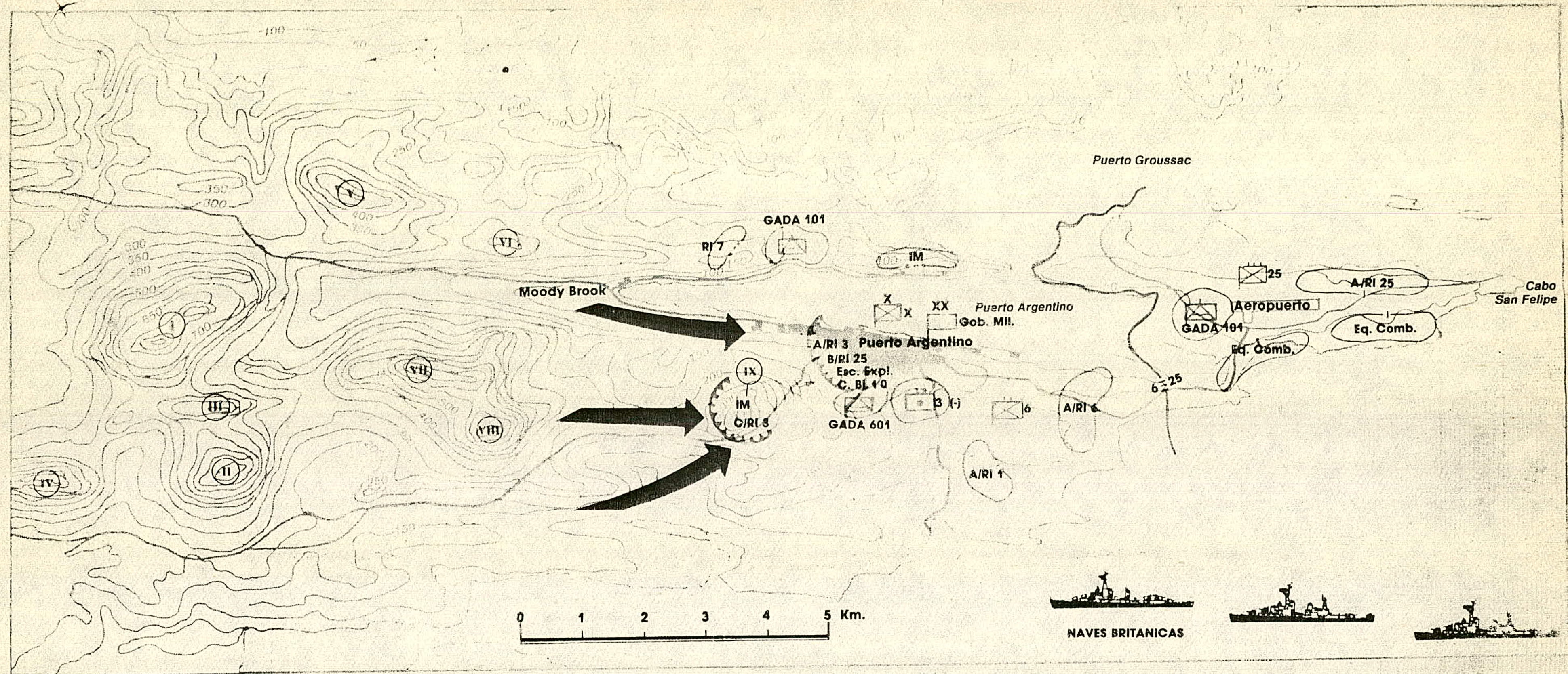
Cerca de las 24:00 horas, la parte N de la posición del RI Mec 7 había caído en poder del enemigo. Posteriormente logró hacer pie en la cuesta de Wireless Ridge, aunque el JR debió replegar su Puesto de Comando. El Cte Br, además de ordenar fuego de artillería en su apoyo, dispuso el adelantamiento a la altura del escalón a pie del Esc Expl C Bl 10, así como el apresto de la Ca A/RI Mec 3, que estaba en las cercanías.

A esa hora, el J de la Ba GADA 101 detectó un intento de desembarco enemigo en la lengua de tierra que se prolonga desde Wireless Ridge hacia el E, cerrando el puerto por el N. El mismo fue rechazado, después de una o dos horas de combate, por el tiro terrestre de las piezas de artillería antiaérea allí emplazadas, junto con las tropas de IM que ocupaban ese lugar, y el fuego de los morteros pesados de los RI Mec 3 y 6 que batieron el S de Freycinet, desde donde había partido el ataque. Después se enviaron efectivos de comandos para realizar el rastrillaje en ese sector.

REFERENCIAS:

- Acciones propias
- Acciones del enemigo
- Puesto de Comando del Jefe del Regimiento 4 de Infantería.
- Posición de defensa de una sección
- Límites de zonas de responsabilidad entre el RI 3 y el RI 6.
- C/RI 3: Posición de la Compañía "C" del RI 3.
- IM: Posición de una Compañía de Infantería de Marina.
- GADA 101: Posición de una Batería Antiaérea del Grupo de Defensa Aérea 101.
- Posición del Grupo de Artillería 4 de Campaña
- Posición defensiva de bloqueo
- Movimientos de repliegue propios
- Eq. Comb.: Equipos de Combate (menos de 100 hombres) formados por personal de Ejército y Fuerza Aérea

SITUACION FINAL 14 DE JUNIO DE 82



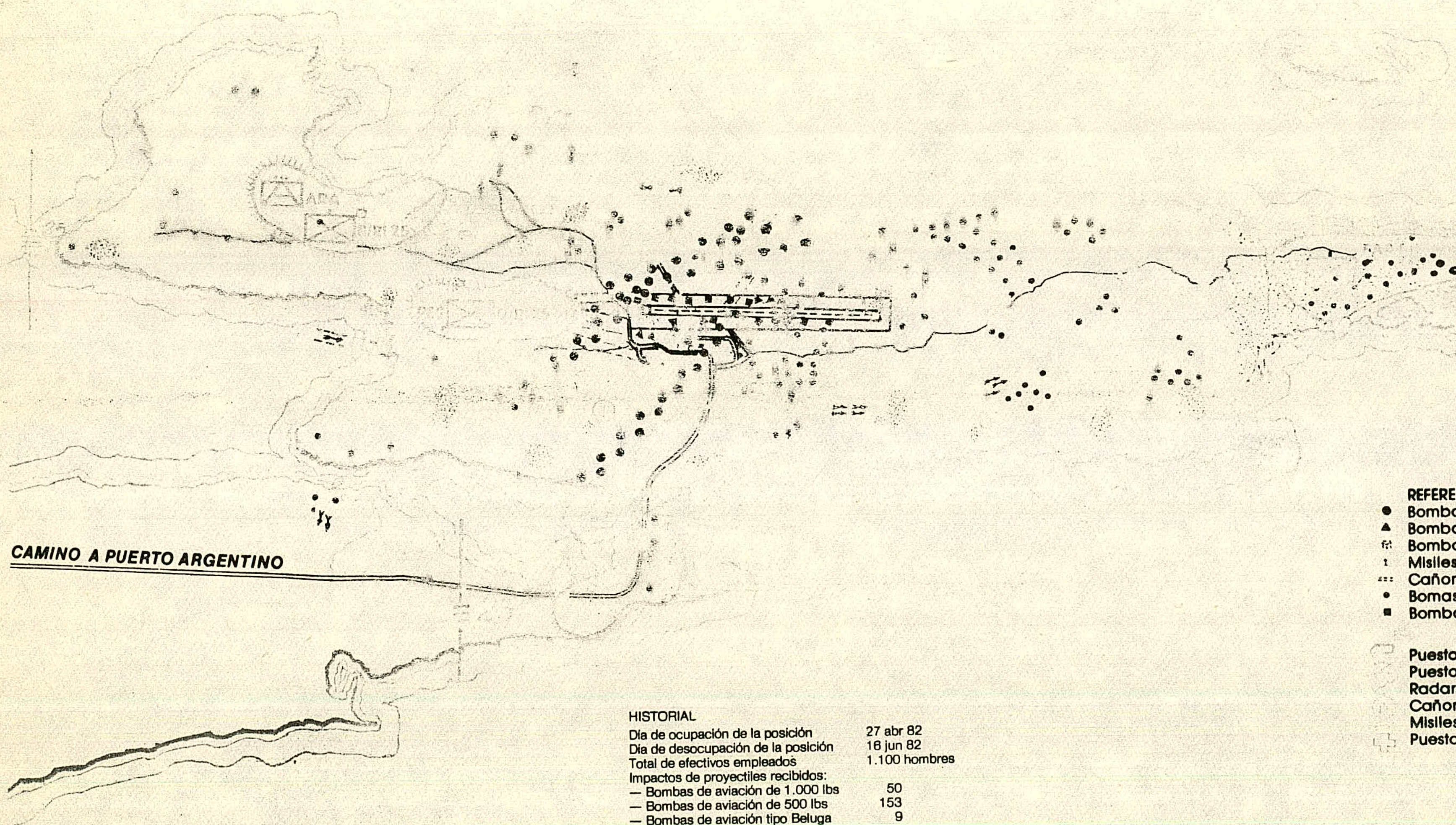
I DOS HERMANAS
II HARRIET
III COAT RIDGE
IV MONTE WALL
V MONTE LONGDON
VI WIRELESS RIDGE
VII TUMBLEDOWN
VIII MONTE WILLIAMS
IX SAPPER HILL

Las alturas son en pies (1 pie: 0,3048 mts.)

El enemigo había ocupado aproximadamente el sesenta por ciento de la zona defensiva a cargo de la Agrupación Puerto Argentino; pero lo más importante era que había conquistado las alturas próximas a la localidad: Mte. Longdon, Dos Hermanas, Mte. Harriet, Mte. Tumbledown y Mte. William. Desde ellas el enemigo dominaba el sector en el cual se mantenían las tropas argentinas (la localidad y el área del Aeropuerto) y sometía a los propios efectivos a un preciso y masivo fuego de artillería de campaña y de morteros, complementando con el efectuado por la artillería de las naves británicas que se habían ubicado al SE de Puerto Argentino.

REFERENCIAS:

- Acciones propias
- Acciones del enemigo
- Puesto de Comando del Jefe del Regimiento 4 de Infantería
- Posición de defensa de [illegible]
- Limites de zonas de responsabilidad [illegible] RI 3 y el RI 6
- C/RI 3 — Posición de la Compañía [illegible] del RI [illegible]
- IM — Posición de una Compañía de Infantería de Marina.
- GADA 101 — Posición de [illegible] Batería [illegible] del Grupo de Defensa Aérea 101
- Posici[illegible] del Grupo de Artillería 4 de Campaña
- Posición defensiva de bloqueo.
- Movimientos [illegible] propios
- Eq. Comb. — Equipos de Combate (menos de 100 hombres) formados [illegible] de Ejército y [illegible]



HISTORIAL

Día de ocupación de la posición	27 abr 82
Día de desocupación de la posición	16 jun 82
Total de efectivos empleados	1.100 hombres
Impactos de proyectiles recibidos:	
— Bombas de aviación de 1.000 lbs	50
— Bombas de aviación de 500 lbs	153
— Bombas de aviación tipo Beluga	9
— Proyectiles de artillería naval	1.200
— Bombas de aviación tipo Condiv	15
— Misiles	16
Total en toneladas	130
Bajas producidas por el enemigo	3 muertos y 15 heridos
Bajas producidas al enemigo por la artillería antiaérea de la posición	3 aviones Harrier derribados y 2 averiados

⋆ La zona comprendida en el relevamiento corresponde solamente a la posición ocupada por el Regimiento de Infantería 25 (+), reforzado por una compañía de la Fuerza Aérea Argentina y una sección de artillería antiaérea de la Infantería de Marina.

VI. EVOLUCION DE LA B ALLA A PARTIR DEL DESEMBARCO ITANICO EN SAN CARLOS

OCEANO ATLANTICO SUR

"ATLANTIC CONVEYOR"

HMS "INVINCIBLE"

Mar Argentino

HMS "HERMES"

HMS "COVENTRY"

Est. San Salvador

Rincón del Moro

Douglas Inlet

PENINSULA DE SAN LUIS

Establ. Rincón Grande

HMS "ARDENT"

Puerto San Carlos

MARAVILLA

Teal Inlet

Rincón del Picazo

Establ. Puerto Luis

BAHIA DE LA ANUNCIACION

ESTRECHO SAN CARLOS

ISLA SOLEDAD

Puerto Argentino

ALTURAS RIVADAVIA

Bluff Cove

Fitz-Roy

PUERTO AGRADABLE

BAHIA AGRADABLE

HMS "SIR GALAHAD"

Darwin

Pradera del Ganso

Laguna Isla

PUNTA FOX

SENO CHOISSEUL

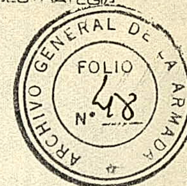
ISLA BOUGAINVILLE

Mar Argentino

Alejandro Malofiej

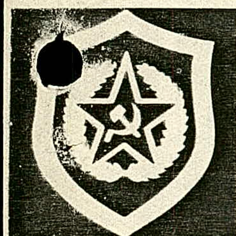
Fuerzas británicas	Fuerzas argentinas
Buques británicos	Ataques aéreos argentinos
Líneas de avance británico	Combates

PACTO DE VARSOVIA: ESTRUCTURA POLÍTICO-JURÍDICA



JULIO J. CIRUZZI*

1. Introducción



Es habitual hoy tratar el tema del peligro que entraña para Europa Occidental, y para la paz mundial en general, el poderío militar de los países del Pacto de Varsovia; a veces, haciendo sólo referencia al aspecto cuantitativo del despliegue de fuerzas realizado por la Unión Soviética y sus aliados, se tiende a considerarlo como una mera copia de la OTAN, utilizando para este análisis categorías occidentales. Si bien el potencial militar no puede, obviamente, soslayarse, no deben olvidarse los componentes políticos del ...ismo. El Pacto de Varsovia está organizado por el pensamiento estratégico soviético. El mismo presenta una dualidad básica que es la llave para su comprensión. Por un lado, la concepción y el análisis marxista-leninista: bajo esta óptica terminos como *guerra* y *paz, agresión* y *defensa* no son antinómicos ni absolutos sino, por el contrario, relativos, fases de un solo proceso, partes de una estrategia total: otro lado, el pensamiento soviético es heredero de una larga y rica tradición histórica, de una vocación imperial expansiva, de un fuerte nacionalismo ru... Por tanto, debe considerarse al Pacto de Varsovia como un subsistema integrado a un sistema funcional, operante dentro de una estrategia.

2. Antecedentes

2.1. La Era Staliniana (1945-1953)

2.1.1. La ecuación fuerza-debilidad

Finalizada la Segunda Guerra Mundial, la Unión Soviética se encuentra en una paradójica ecuación de fuerza-debilidad. Fuerza, porque al integrar alianzas con las democracias occidentales para enfrentar la agresión alemana logra romper, de alguna manera, el cerco político en que se encontraba antes de la guerra. Fuerza también, porque ha logrado ocupar casi todo el territorio del Este de Europa y porque en breve tiempo va implantando regímenes socialistas en todos los países de la zona.[1] Pero por otro lado, tanto los dirigentes soviéticos, como el mismo Stalin eran conscientes de las profundas debilidades que se les presentaban en el campo de lo militar, de lo económico y de lo tecnológico.

Debe considerarse la devastación producida por las purgas que Stalin llevó a cabo, afectando particularmente la estructura del ejército soviético en 1937.[2] La guerra misma, que produjo aproximadamente veinte millones de muertos, destrucción de gran parte del territorio más fértil y productivo de la Unión Soviética y el desmantelamiento de pueblos, ciudades y fábricas.[3] Debilidad en lo tecnológico, porque al finalizar la guerra el monopolio nuclear corresponde a los Estados Unidos, y la Unión Soviética sólo experimenta progresos significativos en lo que se refiere a algunos sistemas de armas convencionales y al aumento cuantitativo en la producción de éstas. Carecen asimismo de los conocimientos que llevan al dominio pleno en el campo de la energía nuclear. Pero éstos se fueron incrementando rápidamente hasta llegar a 1949, año en que la Unión Soviética hace explotar su primer artefacto de este tipo. Sin embargo, no se produce ninguna modificación visible en las doctrinas estratégicas militares soviéticas, es interpretado como una suerte de super-explosivo que sólo constituía una modificación de tipo cuantitativo. De modo que, durante este período, no se plantea con claridad la revolución que han producido las armas nucleares.

En síntesis: "Con la finalización de la Segunda Guerra Mundial, se abría una nueva era. La Unión Soviética surgía de la misma debilitada temporariamente, pero con dos grandes ventajas, su posición defensiva estaba más fortalecida por la derrota total de las dos grandes potencias del Este y del Oeste, circunstancia que le brindaba la oportunidad para determinar el destino de una serie de estados vecinos".[4]

2.1.2. La doctrina de los cinco postulados

La doctrina estratégica militar soviética se basa para entonces en los cinco principios operativos permanentes expuestos por Stalin en 1941, que continuarían en estricta vigencia hasta 1953. Estos son: Estabilidad de la ... guardia; Moral del Ejército; Cantidad y calidad de ... divisiones y Capacidad de los comandos.[5]

* Profesor de Historia. Se especializa en historia contemporánea y se ha dedicado a los estudios estratégicos.